Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 2A 11059 E 9/93 DM 4,00
hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00

Hoch über Rendsburg

ensation um Lokomotiven:
SCHÄTZE auf dem Balkan

Beschreibung und Zeichnungen:
Bahnhof in Falken

Geld und Modellbahn:
Tief bei TT

Muiren un Pöste:
Fachwerk im Sauerland

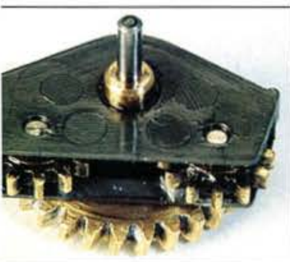


18 616 von Rivarossi

BAHNHOFSFEST IN PANKOW

Modell Eisen Bahner

INHALT 9'93



So sieht das Herzstück eines s-drive-Antriebs aus. Was das ist? Lesen Sie unseren Test-Bericht von Rivarossis 18 616 ab **Seite 32**

Zum Titelbild:
3,2 Millionen Niete sind beim Bau der Rendsburger Eisenbahnbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal gesetzt worden – hergestellt wurden einige mehr, so daß wir für unser Titelbild Originalstücke aus dem Jahre 1913 verwenden konnten.
Titelstory Seite 6
Foto: A. Stirl

Pankow feiert
100 Jahre alt sind Rangierbahnhof und Bahnbetriebswerk Pankow. Hundert Jahre steht dafür als Wahrzeichen der Rundschuppen. Bleibt er nur Denkmal oder wird er ein Museum? **Seite 11**

VORBILD

MODELL



Überdacht fand J. Glöckner die strategische Reserve der Bulgarischen Staatsbahn in Asenovo. Die lückenlose Auflistung aller Lokomotiven auf **Seite 14**



Abgebrannt ist die Berliner TT Zeuke GmbH nicht nur finanziell: Wenige Tage vor der Zahlungsunfähigkeit brannte auch die Lackiererei aus. **Seite 43**

RUBRIKEN





Weiße Mauern und schwarze Pfosten sind die Kennzeichen der Fachwerkhäuser im Sauerland. Sie dienten dem MEC Hagen als Vorlage für Modellnachbauten. **Seite 38**

DIE ZEITSCHRIFT, DIE JEDEN EISENBAHNFAN FASZINIERT!

Nehmen Sie jetzt den Modell Eisen Bahner auf den Prüfstand!

Für nur **DM 16,50** können Sie den **MODELL EISENBAHNER** für **3 Ausgaben** völlig unverbindlich testen und erhalten ein Mini-Stereo-Taschenradio mit Kopfhörern supergünstig. Das hört sich gut an und liest sich auch gut: jeden Monat informiert Sie der MODELL EISENBAHNER ausführlich und unterhaltsam rund um die Bahn. Lesen Sie mal.

Klingt gut – das MODELL EISENBAHNER ABO-ANGEBOT!



3 Ausgaben MEB und das MINI-RADIO

- mit Ohrhöhrern
- Originalgröße nur 7,5 x 7,5 x 1 cm
- UKW-Stereo
- inkl. Batterien



DM 16,50

Sichern Sie sich jetzt Ihr Test-Abo und das Mini-Radio, das Sie in jedem Fall behalten dürfen! Senden Sie noch heute den ausgefüllten Coupon an:

MODELL EISENBAHNER
Abonnementservice · Frau Helga Oßbeter
Postfach 28 · 13161 Berlin

MEB-Vertrauensgarantie: Mir ist bekannt, daß ich diese Bestellung schriftlich beim MODELL EISENBAHNER-Abonnementservice, Postfach 28, 13161 Berlin, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieser Bestellung beim Abonnementservice widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.



Lesen Sie jeden Monat im MODELL EISENBAHNER ...

- Interessante Berichte über Systeme und Anbieter
- Fundierte Übersichten und Anleitungen zu neuer Technik
- Computer-Test für Modelle: Vergleichstests und Praxisprüfung
- Eindrücke aus den schönsten Verkehrsmuseen der ganzen Welt
- Vorstellungen vonVorbild und Modell

... und nutzen Sie die Vorteile des Abonnements:

- Zustellung frei Haus, das Porto zahlt der Verlag
- Sie versäumen keine Ausgabe des MODELL EISENBAHNER
- Sie sind stets „rund um die Bahn" aktuell informiert
- In jeder Ausgabe Fahrzeug Lexikon-Karten zum Sammeln

Modell Eisen Bahner BESTELLCOUPON

❑ Ja, ich will den MODELL EISENBAHNER völlig unverbindlich testen. Senden Sie mir die nächsten 3 Ausgaben des MODELL EISENBAHNER und das Mini-Radio. Alles zusammen erhalte ich frei Haus für nur DM 16,50 zugesandt. Das Radio darf ich in jedem Fall behalten.

Falls mich der MODELL EISENBAHNER nicht überzeugt, teile ich Ihnen dieses spätestens 10 Tage nach Erhalt der 2. Ausgabe schriftlich mit. Sonst bekomme ich den MODELL EISENBAHNER danach für zunächst 1 Jahr regelmäßig jeden Monat ins Haus. Nach einem Jahr kann ich ohne Begründung jeweils 6 Wochen vor Quartalsende kündigen.

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift

Ich bezahle den Gesamtbetrag: ❑ bequem und einfach per Bankeinzug ❑ nach Erhalt einer Jahresabrechnung (12 Ausgaben) über DM 48,- (Bitte kein Geld schicken!)

Kontonummer (bitte vom Scheck abschreiben) Bankleitzahl

Name des Geldinstitutes

MEB-Vertrauensgarantie: Mir ist bekannt, daß ich diese Bestellung schriftlich beim MODELL EISENBAHNER-Abonnementservice, Postfach 28, 13161 Berlin, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieser Bestellung beim Abonnementservice widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Datum, 2. Unterschrift

SA 1009

Liebe Leser,

die Anzahl der Briefe unzufriedener TT-Modelleisenbahner hatte in der letzten Zeit zugenommen, allerdings war auch Hoffnung aufgekeimt: TT hatte die Flucht nach vorn angetreten, war in die Öffentlichkeit gegangen, hatte sich auf Foren in Berlin, Leuna, Dresden mit der Führungsmannschaft den Händlern und TT-Bahnern gestellt, sich einsichtig gezeigt, einen Ersatzteilkatalog in Aussicht gestellt und neben einem akzeptablen Entwicklungsprogramm verkündet, daß mit dem Eintritt einer Berliner Investitionsbank als Gesellschafter mit 49 Prozent Geschäftsanteil die Finanzierung aller Vorhaben auf viele Jahre gesichert sei. Besonders diese Nachricht, mit seiner überzeugenden Beredsamkeit von Geschäftsführer Parisel vorgetragen, löste Zuversicht aus, waren doch seit Jahresbeginn die Feststellungen immer häufiger geworden, daß sich die Berliner TT Zeuke GmbH als säumiger Zahler entpuppte.

Auch wir wollten mit einer letzten größeren Veröffentlichung von Leserbriefen und einem weiteren Leitartikel dieses Thema wegen des positiven Trends vorerst abschließen.

Im Fachjargon nennt man den bei TT eingetretenen Zustand Zahlungsunfähigkeit, im Volksmund Pleite. Letzteres beschreibt unverblümter den tatsächlichen Schaden. Zahlungsfähigkeit kann man wieder herstellen, die Pleite jedoch umfaßt vor allem auch den psychologischen Schock, der bei einer Offenbarung wie der vorliegenden entsteht. Indes: Knapp 16 Stunden nach der Erstveröffentlichung in der Berliner Abendschau meldeten sich in der Redaktion die ersten Anrufer und boten Hilfe an: „Macht eine AG aus dem Betrieb mit Kleinaktien, wir kaufen." „Ruft zu einer Spendenaktion auf, TT darf nicht untergehen!" Wir dürfen in das laufende Verfahren nicht eingreifen, aber eines haben wir getan: Allen Beteiligten, der Belegschaft insbesondere und der Bank diese Solidaritätsbekundungen übermittelt, um sie in den Gedanken zu bestärken, daß nicht die Abwicklung das Ziel der derzeitigen Bemühungen sein kann und darf, sondern der Wiederaufbau. Ich weiß nicht, wieviele aktive TT-Modellbahner es in Deutschland gibt. Sollte ihnen der Nachschub, die Basis entzogen werden, werden sich viele nach wenigen Jahren des Fahrens auf Verschleiß von der Modellbahnerei völlig zurückziehen. Also auch kein Anlaß für die Mitbewerber aus der Branche, auf einen Neukundenschub zu hoffen. Sie wissen das, denn auch von dieser Seite hörte man bislang keinen Ausbruch von Schadenfreude oder Häme.

Auf denn, lassen wir die Ohren nicht hängen und uns TT nicht nehmen. Die Redaktion MODELL EISENBAHNER steht als Mittler und Helfer zur Verfügung. *F. Borchert*

FAHRPLAN  Ausstellungen, Termine, Markt

11./12.9. Dampfsonderfahrten
zwischen Holstentor und Konstantinkai zum Stadtjubiläum mit der 91 134. Info: „Altstadtdampf", Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V., Im Bahnbetriebswerk, Zum Bahnhof 13, 19053 Schwerin.

11./12.9. Europatauschbörse
XIV. Süddeutsche Europatauschbörse für Eisenbahnen aller Spurweiten und Fabrikate in der Sporthalle, 76646 Bruchsal bei Karlsruhe.
Öffnungszeiten: Sonnabend: 13 bis 18 Uhr, Sonntag: 11 bis 16 Uhr.
Info: Int. Information gegen Freiumschlag: W. Siegele, Waldstr. 21, 76297 Stutensee, Tel: 0721/682664.

11./12.9. Tage der offenen Tür
von 10 bis 18 Uhr, Friesenheimerstr. 18, 68169 Mannheim. Eintritt frei. Mit Bus ab alter Meßplatz oder von Luzenburg aus bis Hombuschstr.
Info: N-Bahn-Club Rhein-Neckar e.V. Friesenheimerstr. 18, 68169 Mannheim.

11./12.9. Museumstage
im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen von 10 bis 17 Uhr. Am 12.9. Modellbahnbörse.
Info: Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel: 0234/492516.

11./12.9. Dampflokfest
im Dampflok-Museum Hermeskeil mit Modellbahnbörse.
Info: Freiumschlag, Dampflok-Museum, PF 1166, 54401 Hermeskeil, Tel: 06503/1204.

12.9. Modellbahn- und Autobörse
im Michaelshaus, Hochstr. 47 in Gelsenkirchen-Buer, von 11 bis 14 Uhr.
Info: Sven Richter, Tel: 0209/143150, Norbert Berrischen, Tel: 0209/75323 bzw. 0209/782612.

18.9. Tagesfahrt
zur Muskauer Waldbahn, Sonderzug 2.Kl., Berlin–Weißwasser–Berlin mit 52 6666 oder 65 1057.
Info: BEF-Studienfahrten, Stresemannstr. 30, 10963 Berlin, Tel: 030/2511081.

18.9. Sonderfahrt
mit altroter 211 und Umbauwagen von Platting nach Jandelsbrunn, Freyung und Eging.
Info: IG Schienenverkehr Niederbayern e.V., Wolfgang Mletzko, Bahnhofstr. 11, 82433 Bad Kohlgrub.

18./19.9. Modellbahnausstellung
im Bahnhof Otterfing (S2) von 10 bis 18 Uhr.
Info: Eisenbahnfreunde München Südost, Leharweg 3, 85521 Ottobrunn.

18./19.9. 2. Bonner Fahrtage
des EBAC Bonn, J.-Strunck-Halle, Bonn Endenich, von 11 bis 17 Uhr, Modulanlagen.
Info: Eisenbahn-Amateur-Club Bonn e.V., PF 1503, 53005 Bonn.

24.9. Sonderverkauf
von Eisenbahnliteratur, totale Lagerräumung des transpress-Verlages mit vielen vergriffenen, aber immer gefragten Büchern und Mängelexemplaren aktueller Titel, alles zu Tiefpreisen in 10117 Berlin, Französische Str. 13/14, auf dem Hof, von 10 bis 19 Uhr.

25.9. Dampfzugfahrt
Schönebeck (E)–Blumenberg–Eilsleben, Blumenberg–Staßfurt, Schönebeck (E)–Staßfurt, Besichtigung des Bw Staßfurt, Bespannung: BR 50 oder 65. Fahrpreis: ca. 50 bis 60 DM, Fahrplaninfo für Begleiter auf Straße: 25,- DM.
Bestellung von Fahrkarten, ausf. Info mit Freiumschlag: Eisenbahn-Club Schönebeck (E) e.V., Jürgen Krebs, Gethsemanestr. 2, 39249 Barby, Tel: 039298/3245.

25.9. Sonderfahrt
mit hist. D-Zugwagen der SNCB und Vennbahn-Dampflok 50. 3666 zum Dampflokfestival im belgischen Mariembourg.;10.10. VENNBAHN-Sonderfahrt anläßlich des belgischen Zug-Tram-Bus-Tages nach Trois-Ponts und zurück.
Auskunft und Reservierungen: VENNBAHN V.o.E., Bahnhof Raeren, Bahnhofstr. 70, B-4730 Raeren.

25.9. Bahnhofsfest
in Dahlhausen-Wupper mit Flohmarkt, Gebühr je Meter: 10,- DM.
Info: Förderverein Wupperschiene e.V., PF 13 22 35, 42275 Wuppertal, Tel: 0202/552194, samstags 02191/669436.

25.9. Sonderfahrt
Hamburg–Hagenow Land–Schwerin–Bad Kleinen–Lübeck–Hamburg mit Schienenbusgarnitur der AKN, die als letzte Schienenbusse im Bereich der BD Hamburg am Ende der Fahrt abgestellt werden.
Info: Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V., Rainer Dodt, Opm Blockhorn 9e, 22869 Schenefeld.

25.9. Fahrzeugschau
von 9-18 Uhr im Bw Leipzig Hbf West. Zubringerverkehr mit SVT „Hamburg" stündlich zwischen Leipzig Hbf und Bw. Tag der offenen Tür der Leipziger Verkehrsbetriebe gegenüber dem Bw.
Info: Freizeitgruppe „Historische Ellok", Berliner Straße 90, 04129 Leipzig, Telefon: 0341/7243449.

25./26.9. Fahrzeugausstellung
am 25.9. Sonderfahrt Aue–Johanngeorgenstadt; 23.10. Dampf Bummelfahrt Aue–Annaberg-Buchholz–Bärenstein.
Info gegen Rückumschlag: Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V., AK Sonderfahrten, F. Thomas, Fontanestr. 82, 16761 Hennigsdorf.
25./26.9. Bahnhofsfest mit Modellbahnbetrieb, Tombola, Flohmarkt am 25.9. von 14 bis 18 Uhr; 26.9. 10 bis 17 Uhr im Bahnhof Heusenstamm.
Info: HEB Hobbyeisenbahner 1983 e.V., Horst Meier, Tel: 06106/9586.

25./26.9. mini-club-Treffen
im Technik Museum Speyer. Die Fa. Märklin und der Z-Club International laden dazu ein. „Higlight" ist die „Größte Lokparade der kleinsten Serieneisenbahn der Welt".
Anmeldungen: Technik Museum Speyer, Geibstr. 5, 67348 Speyer, Tel: 06232/78844, Fax: 06232/78811 oder Z-Club International, Falkertstr. 73, 70176 Stuttgart, Tel: 0711/2262688, Fax: 0711/2238282.

26.9. Modellbahn- und Autobörse
von 11 bis 16 Uhr in der Jahnturnhalle an der Sportplatzstraße, 66386 St. Ingbert-Rohrbach; 30./31.10. Int. Modellbahnausstellung von 10 bis 18 Uhr in der Rohrbachhalle. Info: MEC St. Ingbert e.V., Annastr. 14, 66386 St. Ingbert.

2./3.10. Feldbahnfest
von 10 bis 17 Uhr im Frankfurter Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15a, 60486 Frankfurt/M.
Eintritt/Fahrpreis: jeweils 2,- DM; Erw., 1,-DM; Kinder; Familienkarte 10,-DM.

2./3.10. Bw-Fest
Tage der offenen Tür im Bw Hanau von 10 bis 17 Uhr.
Info: Dampfbahnfreunde Kahlgrund e.V., Ahornweg 36, 63741 Aschaffenburg, Tel: 06021/88872.

3.10. Modelleisenbahnbörse
von 9 bis 13 Uhr im Theater der Stadt Greiz, kleiner Saal. Eintritt: 2,- DM, Tischgebühr: 5,- DM.
Info/Anmeldung: Greizer MEC „Elsterbrücke" e.V., Wolfgang Hopf, Bruno-Bergner-Str. 22, 07973 Greiz, Tel: 03661/670139.

Hoch & Tief

Dreiundvierzig Meter hoch befindet sich die Schienenoberkante der Rendsburger Eisenbahn-Hochbrücke über dem mittleren Kanalwasserspiegel des Nord-Ostsee-Kanals. Und dreizehn Meter beträgt die Wassertiefe des Kanals an dieser Stelle; mithin ein Unterschied von sechsundfünfzig Metern – für schleswig-holsteinische Verhältnisse ein gewaltiger Unterschied.

Die treibende Kraft für den Bau eines Kanals zum Ende des 19. Jahrhunderts zwischen Nord- und Ostsee quer durch Schleswig-Holstein war die Kaiserliche Marine. Die Umfahrung der Jütländischen Halbinsel, um von einem Meer ins andere zu gelangen, war zeitraubend und konnte in Kriegs- und Krisensituationen den Sieg kosten. So



wurde von 1887 bis 1895 zwischen der Elbemündung bei Brunsbüttel und der Kieler Förde bei Holtenau ein 97 km langer und im Mittel 60 m breiter Schiffahrtskanal gegraben. Schon zehn Jahre nach der Eröffnung genügte der Kaiser-Wilhelm-Kanal den militärischen Forderungen nicht mehr. Die Erweiterung von 1907 bis 1914 verdoppelte seinen Querschnitt, und so erfüllte der Kanal bis in die 50er Jahre alle Ansprüche.

Zwei Drehbrücken

Solch ein Kanal zerstört natürlich viel Infrastruktur. Speziell in diesem Fall durchschnitt sein Ost-West-Verlauf sämtliche Verkehrswege, die Deutschland mit seinem nördlichen Nachbarn Dänemark verbanden. Also galt es, Brücken zu bauen, um die durchschnittenen Verkehrsadern wieder zu schließen. Eine dieser Schnittstellen war die Überquerung des Kanals durch die zweigleisige Eisenbahnlinie Neumünster–Rendsburg. Am Kanalufer lag die Gleishöhe 9,55 m über dem Wasserspiegel. da die Marine aber eine Mindestdurchfahrtshöhe von 45 m forderte, blieb nur der Bau von zwei beweglichen Brücken: asymmetrische Drehbrücken mit 119 m Länge und 50 m lichter Durchfahrtsbreite. Ein zweigleisiges Brückenbauwerk verbot sich aus konstruktiven Gründen und hätte das Einschwenken stets beider Gleise zur Folge gehabt, wenn nur eines gebraucht wurde, denn die Ruhe- ➪



Hoch über den Dächern von Rendsburg schleift sich das nördliche Rampengleis zur Kanalbrücke.



Aus der Uferperspektive sieht die Durchfahrt großer Schiffe bedenklich aus.



Drei Meter über dem Wasser gleitet die Schwebefähre, geführt am Untergurt der Brücke.



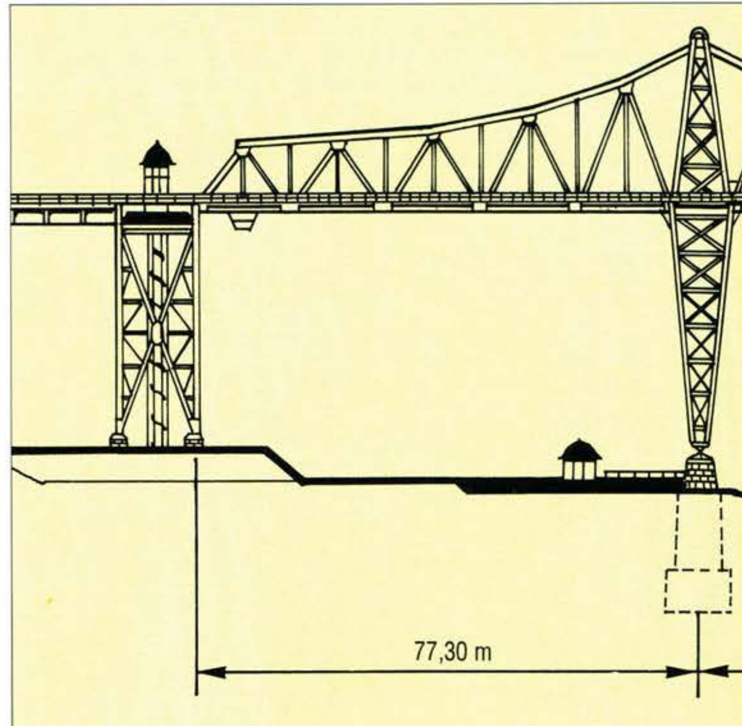
Aus Mayers Konv.-Lexikon

Die beiden Eisenbahndrehbrücken. Die westliche Brücke ist ausgedreht, die östliche geschlossen.





Wegen der Lagerauswechslung ist gegenwärtig das östliche Gleis gesperrt.



Die vereinfachte Seitenansicht der Kanalbrücke etwa im Maßstab 1:1650. Die Brü

lage der Brücken war die ausgedrehte (Kanaldurchfahrt frei) und konstruktionsentlastende Situation.

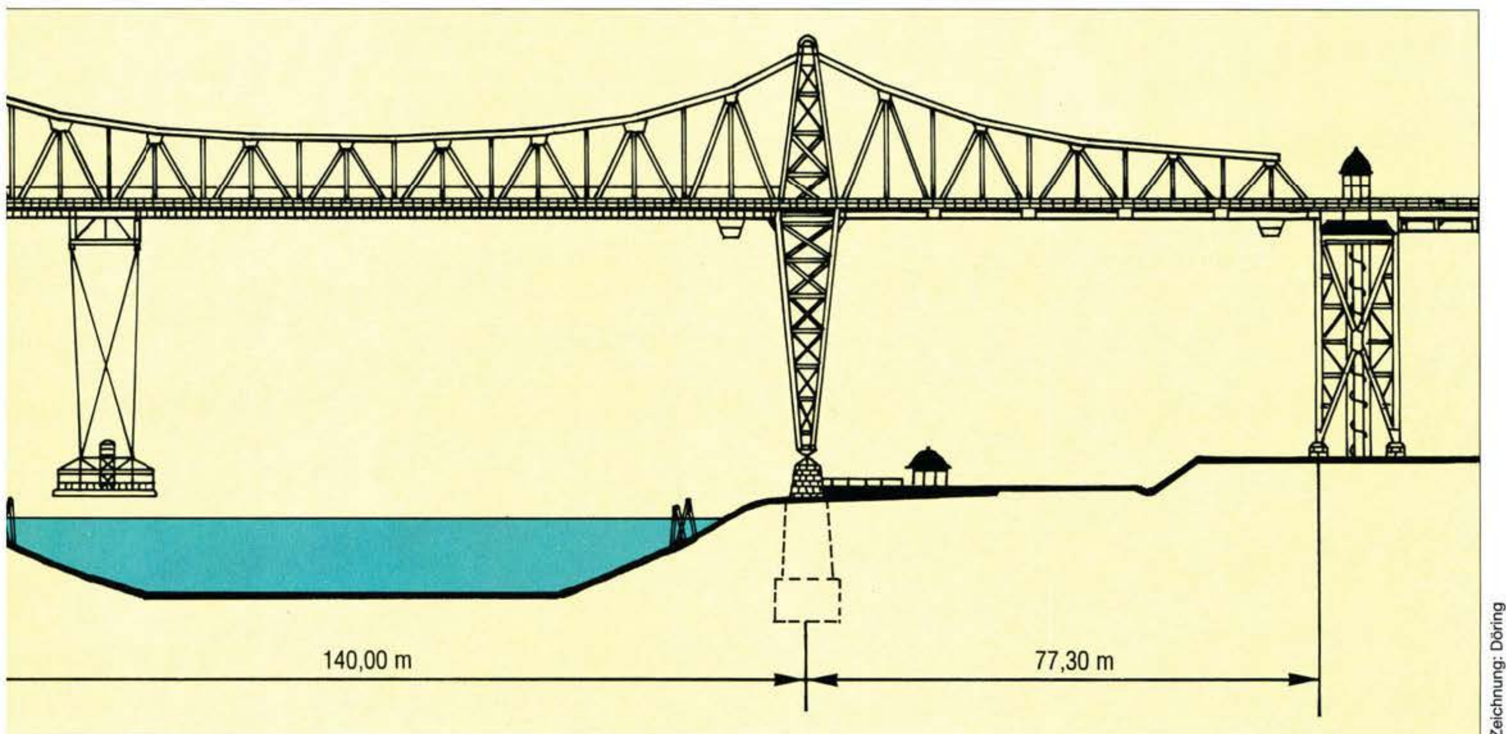
Bemerkenswert war die Antriebstechnik für diese beiden 520 Tonnen schweren Brückenüberbauten: Sie erfolgte mit Hilfe zweier Hydraulikzylinder. Diese wurden mit Druckwasser betrieben und hatten Hübe von 2670 mm. Da der Kolbenweg nicht ausreichte, die Konstruktion um einen erforderlichen Winkel von 70° zu drehen, waren die Zugseile vierfach eingeschert. So zog nach dem Anheben der Brückenüberbaus aus der Ruhearretierung der Zugkolben die Konstruktion in die Gleisachse, während der Nachlaßkolben das Seil nur um so viel nachließ, wie die Zugkonstruktion für die Drehbewegung benötigte. Hatte der Überbau seine Endlage erreicht, wurde er wieder abgesenkt und verriegelt. Daß das Ganze im Havariefall auch von Hand bewegt werden konnte, war bei der preußischen Gründlichkeit dieses Vorhabens fast selbstverständlich.

Eine Hochbrücke

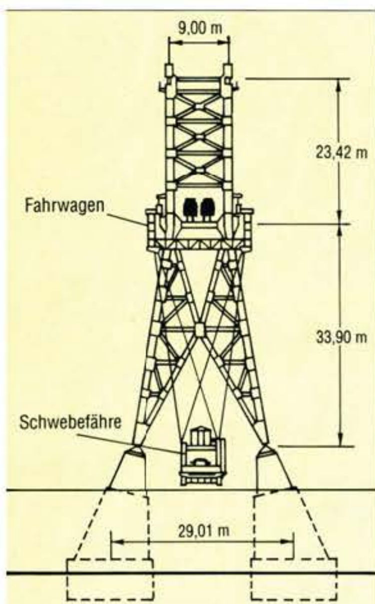
Wie bereits erwähnt, erwies sich der Kanalquerschnitt mit zunehmender Schiffsgröße und Fahrtenfrequenz als zu eng, so daß 1907 mit seiner Erweiterung auf durchschnittlich 100 m Breite und 11 m Tiefe begonnen wurde. Damit hatten auch die Drehbrücken ihre Daseinsberechtigung verloren, und man begann ihren Ersatz durch eine permanente Brücke zu erwägen. Da die Forderungen der Marine hinsichtlich der Durchfahrtshöhe inzwischen auf 42 m erhöht worden waren, ergab sich bei 1,5 m Konstruktionshöhe (Unterkante Brückenkonstruktion – Oberkante Schiene) eine Fahrbahnhöhe der Gleise von 43,5 m über dem Kanalwasserspiegel. Woher solche enormen Höhenunterschiede nehmen, wenn das holsteinische Land eben ist wie ein Kuchenbrett?

Die Lösung konnte nur im Anlegen von Rampen beiderseits des Kanals liegen. Bei einer lt. Bau- und Betriebsordnung (BO) vorgeschriebenen maximalen Rampenneigung von 1:150 (6,67‰) ergaben sich für den Anstieg zur Brückenkonstruktion Längen von etwa 5500 m. Derart lange Ram-





...uschen rechts und links der Kanalbrücke wurden bereits vor 10 Jahren abgebaut.



Auch im Querschnitt (etwa 1:1100) ist die Brücke beeindruckend.

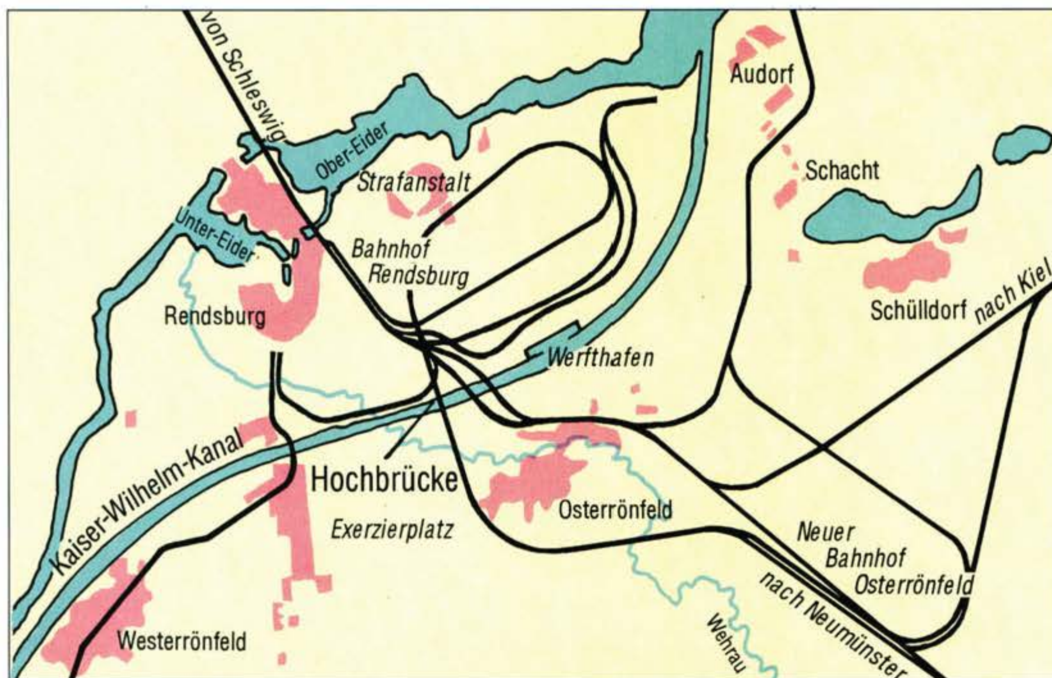
pen anzulegen bereitete auf dem Territorium südlich des Kanals keine Schwierigkeiten, war das Land doch weitläufig genug, diese Bauwerke aufzunehmen. Weitaus schwieriger zeigte sich die Lösung des Problems am Nordufer: Hier hatte sich die Stadt Rendsburg mit ihren schmucken Backsteinhäusern ausgebreitet, und der Bahnhof lag nur 600 m von der Brücke entfernt. Selbst die Anhebung des gesamten Bahnhofs um 4,5 m, die auch aus verkehrstechnischen Gründen wünschenswert war, brachte nur eine Verkürzung der Rampe um knapp 100 Meter. Blieben an dieser Seite immer noch 4500 m Rampenlänge, die in einer riesigen eingängigen Gleiswendel durch die Stadt geschleift wurde. Ob dies in Form von aufgeständerten Brücken oder von Dämmen erfolgen sollte, darüber entschied eine Studie, die als Kriterium eine Höhe von 28 m ergab: Stützhöhen über diesem Wert wurden als Brücken ausgeführt, darunterliegende Höhen als Dämme.



Eines dieser Pylonlager überträgt etwa 150 t Stützkraft in das Fundament.

Die Haupt- oder Strombrücke ist eine zweispurige Fachwerkträger-Brücke mit einem dem Biegemomentenverlauf nachempfundenen parabelförmig gekrümmten Obergurt. Der Untergurt ist absolut eben und zusätzlich verstärkt, hängt doch an ihm eine elektrisch betriebene Schwebefähre für Personen- und Pkw-Beförderung, eine in dieser Art wohl auch einmalige Konstruktion. Das System der Brücke ist statisch bestimmt und stellt im Prinzip zwei Träger auf 2 Stützen mit Kragträgern dar, zwischen denen das Mittelteil als Gerber- ➪





Fällt auf jeder Landkarte auf: Die Riesenwendel der Eisenbahn nördlich des Nord-Ostsee-Kanals.

träger eingehängt wurde. Wegen der extremen Belastungen beim Freivorbau von den beiden Pylonen aus erfolgte der konstruktive Anschluß des Mittelteils mittels einer ungewöhnlichen Gelenkverbindung, die während der Montage nachstellbar war und später festgesetzt wurde. Auf den Rampenbrücken wurden die Überbauten getrennt, d.h. in jedem Feld, ob Stützen- oder Brückenfeld, existieren zwei Überbauten: für jedes Gleis einer.

So stellt sich die Rendsburger Eisenbahnhochbrücke zwischen den Endwiderlagern – von Süden kommend – wie folgt dar: 900 m Vorlandbrücke, 290 m Strombrücke und 1260 m Stadtbrücke, die in der besagten Gleiswendel liegt. Ein imposantes Bauwerk, und das Größte seiner Art in der ganzen Welt. Sicher auch ein Grund mit dafür, die Brücke 1988 unter Denkmalschutz zu stellen und ihren Erhalt für die nächsten 25 Jahre zu planen. So finden derzeit umfangreiche Arbeiten an den Lagern statt, deren über 800 Stück im Zuge der anstehenden Elektrifizierung dieser Magistrale ausgewechselt werden.

Zahlen und Fakten zur Rendsburger Eisenbahnhochbrücke

Längen der Stahlkonstruktion, gesamt		2486,25 m
davon	Brückenrampe Süd	908,50 m
	Brückenrampe Nord	1260,15 m
Kanalbrücke		317,60 m
Masse der gesamten Konstruktion		17.220 t
Anstrichfläche der Stahlkonstruktion		236.000 m²
Erdmassen der Dämme gesamt		5,2 Mill. m³
davon	Rampe Süd	3,4 Mill. m³
	Rampe Nord (Stadt-Dämme)	1,8 Mill. m³
Länge der Rampendämme, gesamt		2213 m
Anzahl der Niete , gesamt		3,2 Mill. St.
Gesamtkosten		13,4 Mill. RM

Das Modell

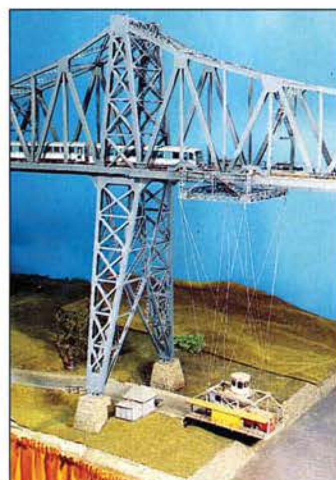
Wenn eine Diesellokomotive der Baureihe 218 mit einem Zug rotlackierter Reisezugwagen der Dänischen Staatsbahn gen Norden über die Brücke poltert, meint der Untenstehende, auf eine miniclub-Anlage in der Nenngröße Z hinaufzublicken. Da liegt die Vermutung nahe, daß sich Modellbahnclubs der Region mit Vehemenz der Nachbildung dieses einmaligen Bauwerks annehmen würden. Weit gefehlt! Der bautechnische Aufwand ist vielen wohl doch zu groß, so daß wir nur einen Club fanden, der eine Nachbildung der Rendsburger Eisenbahnhochbrücke auf seiner Anlage hat: die Modelleisenbahnfreunde Rendsburg e.V. Das Besondere daran ist, daß das Brückenmodell bereits vor knapp 30 Jahren gebaut wurde, zu einer Zeit also, wo man noch nicht auf gezogene und gefräste Messingprofile aller Art zurückgreifen konnte. Verständlich, daß da manches an der Konstruktion vereinfacht wurde und daß die Rendsburger Modelleisenbahner heute „alles anders machen" würden. Dennoch, die Höhe stimmt exakt, die Länge stimmt fast, und mit einer Masse von über 50 kg stellt das Modell – genau wie sein großes Vorbild – eine Einmaligkeit dar. Das wird noch unterstrichen durch die erklärenden Bemerkungen, daß seinerzeit jedes Teil des Brückenmodells aus Büchsenblech zugeschnitten und von Hand abgekantet werden mußte, bevor es eingelötet werden konnte. „Leider konnten wir die Gleiswendel nicht im Modell darstellen – Platznot", kommentiert Franz Lehmer, der Leiter des Clubs.

Wenn dann der Güterzug, bestehend aus einer Roco-BR-50 und einer gemischten Leine aus G- und 0-Wagen nach dem Höhengewinn durch eine weitgezogene Schleife endlich über das Brückenmodell rasselt, fühlt sich der Betrachter wieder an das Ufer am Nord-Ostsee-Kanal zurückversetzt, unter die Rendsburger Eisenbahnhochbrücke.

Georg Kerber



Auch im Modell beeindruckend: Das H0-Modell der Rendsburger Brücke.



Das Modell der Schwebefähre an der Brücke ist voll funktionsfähig.

Fotos: Stirl

Sonderzüge durch Pankow

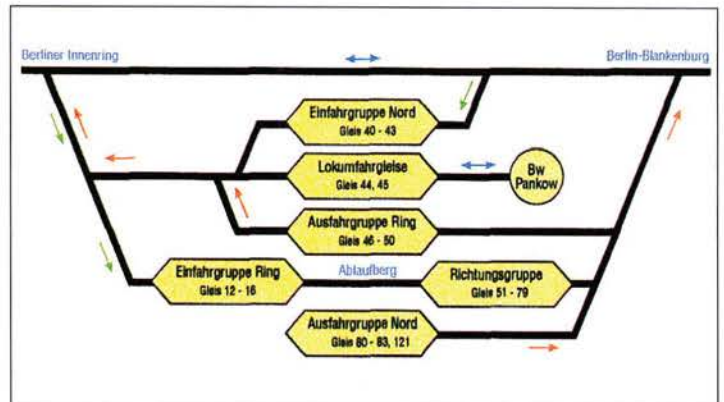
Jeder, der sich nur halbwegs für Politik interessiert, weiß spätestens seit Udo Lindenbergs Song vom Sonderzug, daß Pankow der Regierungssitz der DDR und insbesondere des Genossen Honecker war. Was Quatsch ist.

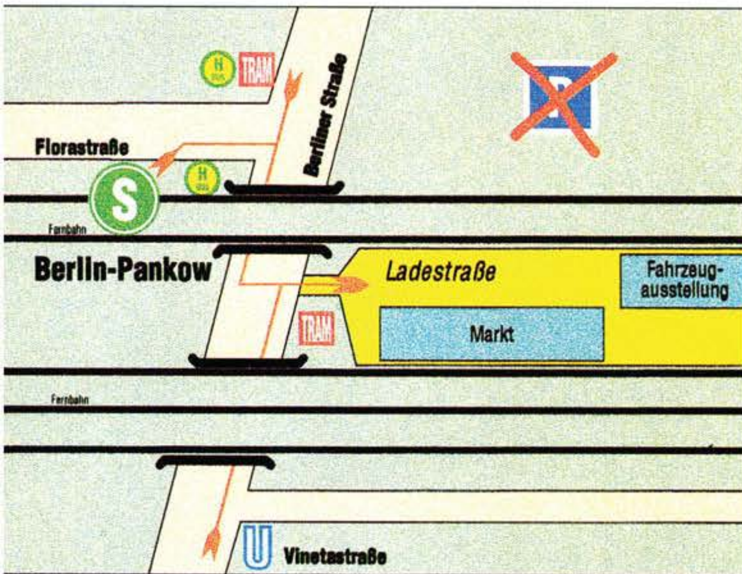
Richtig ist, daß nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71 Berlin Hauptstadt des Kaiserreiches wurde und einen mächtigen wirtschaftlichen Aufschwung nahm. Die Kopfbahnhöfe inmitten der Stadt wurden im Nu eingezwängt. An der Peripherie des Stadtbahnringes sich ansiedelnde Industrie- und große Versorgungsbetriebe verlangten indes nach erweiterten Transportmöglichkeiten.

Im Norden z.B. hatte der Stettiner Bahnhof 1888 für den Güterverkehr täglich 1000 Achsen im Eingang, obwohl er vornehmlich dem Reiseverkehr nach Stettin und Stralsund diente. Für einen neuen Rangierbahnhof bot sich gleich hinter der Ringbahn an der Ausfallstrecke nach Stettin ein Gelände in Pankow an. 1889 wurden 8,9 Millionen Mark bereitgestellt und bis zum 1. Oktober 1893 ein Rangierbahnhof mit 22 Haupt- und 52 Nebengleisen (30 Kilometer) sowie ein zugehöriges Bahnbetriebswerk mit einem 24ständigen Rundschuppen und 19 Gleisen gebaut (Bild Mitte rechts).


Aero Llyod Luftfoto GmbH

Flugzeugaufnahme des Lokomotivschuppens Pankow nebst Umgebung, etwa 1927.





Wie groß der Kapazitätsengpaß in der Tat war, vermag man daran zu ermessen, daß 1890 binnen acht Wochen zwischen Karow und Blankenburg ein Not-Rangierbahnhof geschaffen wurde; er hat 1903 als Vorbahnhof von Pankow noch bestanden.

Pankow war – wie Lichtenberg im Osten, Schöneweide im Süden und Grunewald im Westen – ein bedeutender Bahnhof mit hohen Leistungen. Im Schnitt gab es täglich 49 Züge mit 1644 Wagen im Eingang und 48 Züge im Ausgang. Eine Spitzenleistung brachte der 20. Oktober 1974, als 2147 Wagen über den Berg rollten. Heute ist Ruhe im Feuer, Muße genug, den 100. Geburtstag des Bahnhofs und des zugehörigen Betriebswerkes mit einem Bahnhofsfest zu feiern (Bild links). Dazu gehören ein großer Markt auf der Ladestraße – MEB wird dort ebenfalls vertreten sein – eine Fahrzeugausstellung, Fahrten von Pankow zur Heidekrautbahn, Fahrten durch das Bw über die Drehscheibe, Lokomotivmitfahrten – alles zu zivilen Preisen.

Was aus dem Bw wird? Der Voll-Rundschuppen, das 100 Jahre alte Wahrzeichen des Eisenbahndienstortes Pankow, ist ein Baudenkmal, das man sich, z.B. als Außenstelle des Verkehrsmuseums Nürnberg, ideal zum Aufbewahren betriebsfähiger Dampflokomotiven vorstellen könnte. Ansonsten: Abwarten, Tee trinken, auf morgen hoffen. F.B.

Bw Pankow

Triebfahrzeugbestand August 1990

(Alte DR-Baureihenbezeichnung)

Kleinlok	Baureihe	100: 18 Stück
		101: 29
		102: 15
Rangierlok		106: 19
		105: 1
		110: 4
		112: 6
Streckenlok		120: 29
Ellok		211: 6
		242: 13
Schienenbusse		171: 1
		172: 10

Bw Pankow

Zeittafel

1893	Inbetriebnahme des Bw
1905	Baubeginn des Halbrundschuppens mit vorerst neun Gleisen
1921	Erweiterung desd Halbrundschuppens auf 24 Gleise
1927	Rangierfunkerprobung mit 180 m Wellenlänge
1965	Erste Dieselrangierlok V60
1968	Pankow erhält sowjetische V 200
1985	Beginn des elektrischen Zugbetriebs
1992	Pankow erhält die Baureihe 229. Die Baureihe 220 (ex V 200) wird abgestellt.



Am 22. Mai 1993 wurde der bisher eingleisige Abschnitt Plauen–Hof zweigleisig in Betrieb genommen. Den Eröffnungszug zogen die 218 230 der DB und die 219 110 der DR gemeinsam. Der 49,4 km lange Abschnitt ist nach DB-Norm gebaut. Die Reisezeit Dresden–München verkürzte sich um 30 Minuten.

Die SACHSEN-MAGISTRALE

Interview mit dem Präsidenten der Reichsbahndirektion Dresden, Hans-Jürgen Lücking, über die Zukunft von Sachsens wichtigstem Schienenstrang nach Süden und Südwesten.

M. Weisbrod: Herr Lücking, seit wann gibt es die Bezeichnung „Sachsen-Magistrale", und welchen Streckenabschnitt umfaßt sie?

H.-J. Lücking: Den Begriff gibt es seit etwa 1990, und er verdeutlicht, welche Bedeutung der Freistaat Sachsen dieser Schienenverbindung beimißt. Genau genommen sind es drei Streckenteile, die so bezeichnet werden: Die Strecke Görlitz–Dresden, die Strecke Dresden–Werdau und die von Leipzig kommende und über Plauen nach Hof führende Strecke. Wenn man sich die Streckenverläufe auf der Landkarte anschaut, wird der Begriff „Sachsen-Magistrale" noch deutlicher. Die Strecken verbinden alle wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Zentren des Freistaates: Görlitz als Übergang zu Polen, Dresden als Landeshauptstadt, Chemnitz und Zwickau als Industriezentren, Leipzig als Kultur- und Handelsmetropole und nicht zuletzt das Vogtland als Industrie- und Touristikzentrum.

M. Weisbrod: Die Strecke Dresden–Zwickau wird seit Sommer 1992 von den schnellfahrenden Zügen etwa im Stundentakt bedient. Hat sich das auf den Reiseverkehr positiv ausgewirkt?

H.-J. Lücking: Die Auslastung ist während des Zuglaufes unterschiedlich. Bei 520 Sitzplätzen pro Zug beträgt sie zwischen Hof–Plauen–Zwickau etwa 25, zwischen Zwickau und Dresden etwa 35 Prozent. Montags und Freitags ist die Auslastung deutlich höher, dann liegt sie bei 80 und in einzelnen Zügen sogar bei 100 Prozent.

M. Weisbrod: Dennoch gab es zum Jahresfahrplan 1992/93 Kritik vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft wegen des unbefriedigenden Zugangebotes nach Bayern und Baden-Württemberg. Hat sich in diesem Jahr etwas verändert?



Die bisher größte Investition auf der „Sachsen- Magistrale", noch zu DDR-Zeiten begonnen, war eine Begradigung auf der Strecke Dresden–Chemnitz durch den Bau zweier neuer Brücken über das Hetzbach- und das Flöhatal (Inbetriebnahme 12. Mai 1992).
Das berühmte Hetzdorfer Viadukt bleibt als Denkmal erhalten.

Fotos: M. Weisbrod

H.-J. Lücking: Wir sind nach wie vor der Meinung, daß ein Zweistundentakt von Dresden nach München bzw Stuttgart ausreichend ist. Hinzu kommt die Korrespondenz mit der Linie aus Leipzig und die Verknüpfung beider Linien in Reichenbach.

M. Weisbrod: Vielleicht sind die Züge nicht attraktiv, nicht werbewirksam genug?

H.-J. Lücking: Wir haben begonnen, die D-Züge durch InterRegio zu ersetzen. Wenn das nicht schlagartig geht, liegt das an Engpässen bei der Waggonbau-Industrie, die den Bedarf der Deutschen Bahnen nicht in wenigen Monaten befriedigen kann. Eine bessere Nutzung der Züge wird sich erst ergeben, wenn wir insgesamt schneller fahren können. Die heutigen Fahrzeiten sind noch nicht ausreichend, auch wenn wir seit Fahrplanwechsel zwischen Dresden und München 30 Minuten und in der Gegenrichtung 20 Minuten schneller fahren. Das sind Ergebnisse aus Baumaßnahmen an den Anlagen. Noch müssen wir aber einige Zeit mit dem Kompromiß zwischen Fahren und Bauen weiterleben. 1995/96, wenn alle Langsamfahr-Stellen beseitigt sind, können wir attraktive Fahrzeiten anbieten.

M. Weisbrod: Sehen Sie außer der Beseitigung der La-Stellen weitere Möglichkeiten, auf der Sachsen-Magistrale schneller zu fahren?

H.-J. Lücking: Wenn wir eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h anstreben, würde das beim Einsatz konventioneller Fahrzeuge bedeuten, mehr als die Hälfte der Strecken neu zu trassieren! Der enorme Zeitaufwand für die Planfeststellungsverfahren, Raumordnungsverfahren, Gebietsankäufe usw. und der finanzielle Aufwand sind nicht das, was den Freistaat in seiner Entwicklung rasch voranbringt. Wenn wir die vorhandene Trassierung so ausbauen, daß auch

die Züge mit Neigungstechnik verkehren können, ist das sicher die bessere Lösung.

M. Weisbrod: Also keine Streckenneubauten?

H.-J. Lücking: Doch, im Raum Plauen: Der große Bogen über Meltheuer kostet erhebliche Fahrzeit. Auch wenn er jetzt zweigleisig ausgebaut ist, sind wegen der engen Radien nur 100 km/h möglich. Wir planen, auf der Strecke Oesnitz–Adorf–Bad Brambach bis Weischlitz zu fahren und Weischlitz mit Feilitzsch durch eine Neubaustrecke zu verbinden. In Feilitzsch erreichen wir wieder die bisherige Trasse. Dieser Neubau wird uns einen Fahrzeitgewinn von 10 bis 12 Minuten bringen. Für Züge mit Neigungstechnik erreichen wir dann zwischen Dresden und Hof eine Fahrzeit von zwei Stunden; zur Zeit sind es vier Stunden.

M. Weisbrod: Ich bin zwischen Chemnitz und Dresden auf dem Führerstand mitgefahren. Die Strecke ist so trassiert, wie man heute keine Straße mehr bauen würde. Ich glaube nicht, daß man auf dieser Strecke 120 km/h fahren kann. Der Buchfahrplan sieht Geschwindigkeiten zwischen 60 und 90 km/h vor; abschnittsweise sind 100 km/h zugelassen.

Dipl.-Ing. (FH) Hans-Jürgen Lücking, Präsident der Reichsbahndirektion Dresden.

H.-J. Lücking: Auf dieser Strekke, Herr Weisbrod, liegen Gleisbögen von 200 m Radius. Das gibt es sonst auf keiner Hauptstrecke! Es wird auch hier Überhöhungsbogenveränderungen geben, wo man das jetzige Gleisbett verlassen muß, aber das sind keine Abschnitte von 200 Metern, sondern von 10 Metern, die man neben dem derzeit liegenden Gleis neu trassieren kann. Generell – da teile ich ihre Auffassung – wird man zwischen Dresden und Chemnitz mit konventionellen Zügen nicht 120 km/h fahren können. Und Züge mit Neigungseinrichtung müssen auf der Sachsen-Magistrale Fernverkehrscharakter haben. Der VT 610 „Pendolino" ist als Nahverkehrstriebwagen dafür nicht geeignet. Seinen Einsatz könnte ich mir z.B. zwischen Chemnitz und Leipzig vorstellen, denn die 80 Minuten Fahrzeit für 80 Kilometer, die wir heute haben, sind kein Angebot.

M. Weisbrod: Hat die Bahn schon Fernzüge mit Neigungstechnik ins Auge gefaßt?

H.-J. Lücking: Die deutsche Fahrzeugindustrie hat, vorsichtig formuliert, zumindest die Möglichkeit der Realisierung erklärt. Fernreisezüge mit Neigungstechnik werden sicherlich nicht nur auf der „Sachsen-Magistrale" gebraucht, sondern allgemein in Mittelgebirgslagen, auch in den alten Bundesländern.

M. Weisbrod: Welche Möglichkeiten sieht die Eisenbahn, den Verkehr von den überlasteten Autobahnen A 4, A 9 und A 72 abzuziehen? Ich denke dabei vor allem an den Güterverkehr.

H.-J. Lücking: Wir nutzen unsere Kapazitäten im Güterverkehr nur etwa zu 40 bis 50 Prozent. Ich will ein Beispiel nennen, die Strecke nach Bad Schandau in Richtung Tschechische Republik. Wir haben hier eine Fahrplankonstruktion, die es uns ermöglicht, täglich 16 Güterzüge in beiden Richtungen zu fahren. Zur Zeit werden in Wochenmitte nur 12 bis 14 Züge genutzt, und die Kapazität von 50 Wagen pro Zug ist nicht ausgeschöpft. Wir sind sofort in der Lage, auf dieser Strecke nochmals 16 Züge einzulegen. Jeder Zug könnte die Ladung von etwa 40 Lkws aufnehmen. Die Bevorteilung des Systems Straßenverkehr macht zur Zeit jedoch die Übernahme dieser Leistungen unmöglich. Wir wollen im Rahmen der Bahn-Aktiengesellschaft veränderte Preise anbieten. Das Wort Tarif wird es nicht mehr geben. Wir handeln dann als Unternehmen am Markt mit dem, der mit uns ein Geschäft machen will, einen Preis aus.

M. Weisbrod: Über die Geschwindigkeiten im Reiseverkehr haben wir bereits gesprochen. Wie werden sie sich im Güterverkehr entwickeln?

H.-J. Lücking: Ich bin nicht davon überzeugt, daß wir für den Güterverkehr auf der „Sachsen-Magistrale" eine Geschwindigkeit von 160 km/h benötigen. Sie spielt im Güterverkehr nicht die Rolle wie im Reiseverkehr. Vielmehr sind Zuverlässigkeit und komplexes Leistungsangebot gefragt. Wir müssen versuchen, über den Preis und die Zuverlässigkeit Leistungen anzubieten, die denen anderer voraus sind. Aber, Herr Weisbrod, ich muß betonen, das ist nur möglich, wenn die Gleichstellung zwischen Straße und Schiene erfolgt. Falls die EG auf Europas Straßen 44-Tonner zuläßt, dann habe ich meine Zweifel, ob diese Entscheidung für Europa und das Transitland Deutschland die richtige Entscheidung ist.



Foto: Hafner

Neige-Demonstration bei einer Vorführungsfahrt des Pendolino im März 1993 in Dresden Hbf. Kommt er auf die Strecke Leipzig–Chemnitz?

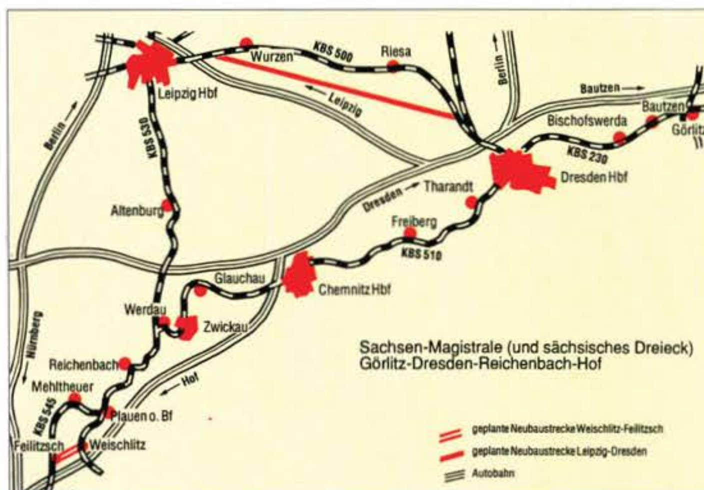
M. Weisbrod: Die Schweiz greift wesentlich dirigistischer in den Güterverkehr ein. Man hält sich dort die Brummis weitgehend vom Leibe oder fährt sie auf der Bahn durchs Land. Zu DDR-Zeiten konnte befohlen werden, ab welcher Entfernung die Bahn zu benutzen war. Ist es nicht möglich, die Lkws, die heute Stunden und Tage an den Grenzen zur Tschechischen Republik oder zu Polen stehen, auf die Eisenbahn zu verladen?

H.-J. Lücking: Das ginge sofort. Wir wollen mit unseren tschechischen Kollegen den Versuch starten, ab Dresden täglich 4 Flachwagenzüge zu fahren, wo wir den tschechischen Baustofftransporteuren die Möglichkeit einräumen, in einem grenznahen tschechischen Bahnhof auf die Eisenbahn zu fahren. Wir befördern sie bis Dresden-Friedrichstadt und auch wieder zurück. Wenn das allerdings nicht von politischen Entscheidungen begleitet wird, habe ich Zweifel, ob es funktioniert.

M. Weisbrod: Es gibt in Sachsen und Thüringen bewegte Diskussionen um die Trassenführung des ICE. Nach heutigen Planungen will man den von Nürnberg über Erfurt kommenden ICE zwischen Halle und Leipzig, vielleicht am Flughafen Schkeuditz, nach Berlin führen. Gibt es eine Möglichkeit, den ICE nach Dresden zu locken, auch wenn kein Besuch der Queen ansteht?

H.-J. Lücking: Wir haben auf der Strecke Leipzig–Dresden mit Ausbau- und Neubaumaßnahmen begonnen, um mit 200 km/h fahren zu können. Das ist eines der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. 1998 wird Dresden vom ICE erreicht.

M. Weisbrod: Herr Lücking, im Namen der Redaktion MODELL EISENBAHNER danke ich Ihnen für das Gespräch.



Zeichnung: Döring/Weisbrod

Eisenbahnschätze auf dem Balkan

Ein Riese ist die Tenderlokomotive 46.03 mit der Bauart 1'F2h2t (Cegielski 203/1931), die in Sofia für ein künftiges Eisenbahnmuseum abgestellt ist.

Schon früh hat bei den Bulgarischen Staatsbahnen (BDZ) der Traktionswechsel begonnen. Heute sind mehr als 60 Prozent aller Hauptstrecken elektrifiziert. Planmäßige Dampfzüge gibt es schon seit 15 Jahren nicht mehr. Dennoch blieben in Bulgarien noch weit über 250 Dampflokomotiven von über 30 Baureihen erhalten. Vor dem Schneidbrenner gerettet hat sie das Sicherheitsbedürfnis der Militärs.

Nach dem Vorbild der ehemaligen UdSSR hat es sie auch in Bulgarien gegeben: strategische Reserven für den Ernstfall, und der wurde als eine militärische Auseinandersetzung zwischen NATO und Warschauer Pakt definiert. Ohne Stromversorgung und Rohöl sollte eine Flotte von Dampflokomotiven die Verteidigungsbereitschaft sicherstellen. Maßgeblich an drei Orten im Lande wurden Maschinen der Baureihen, die noch in großer Stückzahl vorhanden waren, zusammengezogen. Man wählte Orte in dünn besiedelten Gegenden. Kohledepots wurden angelegt, in Asenovo wurde für die Lokomotiven sogar eine Überdachung gebaut. Hier wie auch in Bodrovo und Kalojanovec werden die Anlagen bis heute bewacht. – Zutritt ist nicht gestattet, obwohl die strategischen Reserven offiziell zum 1. Januar 1993 aufgelöst wurden. Die militärische Verwaltung dauert an, auch wenn es nur um die Frage geht, eine betriebsbereite Lok für Eisenbahnfreunde zu finden. Tatsächlich ist es möglich, solche Maschinen aufzuspüren. Allerdings dürfen sie ohne Abnahme nicht auf BDZ-Gleisen verkehren. Die meisten der über 100 ehemaligen Reichsbahn-Lokomotiven sind jedoch nur noch Schrott. Die BDZ würden sie gern ins Ausland verkaufen. Doch Schrott darf nach einem Regierungsbeschluß vom 15. April 1993 nicht exportiert werden. Damit soll der Devisen- und Rohstoffarmut begeg-



Sogar eine preußische T 16 existiert in Bulgarien. Die spätere BDZ-Lokomotive 50.01 (Schwartzkopff 4927/1912) wurde an die KPEV als ELBERFELD 8109 abgeliefert. Am 29. April 1993 stand sie in Cervena Voda.

Lokomotive 13.13 der BDZ in Vakarel am 26. April 1993: ex DRG 58 1136.





net werden. Eine Gruppe von bulgarischen Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden hat ein Konzept erarbeitet, um die reichhaltigen Lokomotivschätze retten zu können.

Mindestens eine Vertreterin jeder noch vorhandenen Baureihe will man (eventuell mit Reservemaschine) im Land erhalten. Von diesen Maschinen sollen möglichst viele betriebsfähig aufgearbeitet und vor Sonderzügen eingesetzt werden. Um dies zu finanzieren, wird an den Verkauf aller überzähligen Lokomotiven gedacht. Eine Instandsetzung in BDZ-Werkstätten wäre wünschenswert. Da die meisten Dampfer aus deutscher Fabrikation stammen, will man Museumsbahnen gerade hierzulande ansprechen. Der unlängst abgeschlossene Kaufvertrag über eine preußische G7 (!) dürfte eine gewisse Vorreiterrolle spielen. Aber auch die Tatsache, daß es möglich ist, Sonderzüge in Bulgarien mit einer G7, einer 50er oder 52er vergleichsweise preiswert zu bespannen, muß wohl erst bekannt werden. Auch Touristendampfzüge zwischen den Badeorten an der Schwarzmeerküste und dem direkt an der Donau befindlichen Eisenbahnmuseum in Ruse wären künftig denkbar. Die ersten vier aufgearbeiteten Dampflokomotiven 01.23, 15.215, 26.26 und 36.10 waren bisher nur selten im Ei. satz, meistens im Dienst von Film und Fernsehen. Das soll anders werden, damit der einmalige Fahrzeugbestand gerettet werden kann. Denn wo auf der Welt gibt es noch eine Lokomotive der Bauart 1'F2h3t?

Johannes Glöckner

MEB *Tip*

Literatur:

- Die Lokomotiven der Bulgarischen Staatsbahnen. Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1990.
- MODELL EISENBAHNER Heft 2/92.
T & M Verlagsgesellschaft Berlin
- LOK-Report 1/93, Münster

Kontakte:

Dampfzug-Termine, Bestellungen von Sonderzügen oder Ankauf von Lokomotiven:
Dr. Assen Stoyanov, P.B. 24, BG-1233 Sofia, Tel. 00359-2 312307
Touristische Belange, Hotelbuchungen etc. (Die speziellen Wünsche von Eisenbahnfreunden sind dem Reisebüro geläufig):
TIR Tourist Information and Reservation, Violeta Veleva, Serdika Straße, BG-1000 Sofia,
Tel. 00359-2 832304.

Herr Stoyanov und Frau Veleva sprechen sehr gut deutsch!!



Dieselelektrische Triebwagenrarität im Bw Sofia: Der BDZ-22.03 wurde 1936 im Waggonbau Simmering, Wien, hergestellt.

In Bulgarien vorhandene Dampflokomotiven

(Stand Mai '93)

BDZ-Nr.	Bauart	Hersteller/Jahr	Standort	Bemerkungen
01.02	1'D1'h2	Hanomag 1930	Bodrovo	
01.03	1'D1'h2	Hanomag 1930	Bodrovo	
01.05	1'D1'h2	Chrzanów 1931	Asenovo	
01.06	1'D1'h2	Chrzanów 1931	Asenovo	
01.07	1'D1'h2	Chrzanów 1931	Asenovo	
01.08	1'D1'h2	Chrzanów 1931	Asenovo	
01.09	1'D1'h2	Chrzanów 1931	Asenovo	
01.10	1'D1'h2	Chrzanów 1931	Asenovo	
01.12	1'D1'h2	Chrzanów 1931	Asenovo	
01.13	1'D1'h2	Chrzanów 1931	Kalojanovec	Reserve Museum
01.14	1'D1'h2	Borsig 1935	Asenovo	
01.15	1'D1'h2	Borsig 1935	Asenovo	
01.17	1'D1'h2	Henschel 1935	Bodrovo	
01.19	1'D1'h2	Winterthur 1935	Strupetz	
01.22	1'D1'h2	Winterthur 1935	Asenovo	
01.23	1'D1'h2	Winterthur 1935	Sofia	betriebsbereit, Museum
• Es sollen fünf weitere Maschinen der Reihe 01 vorhanden sein.				
02.02	1'D1'h3	Henschel 1935	Karlovo	
03.12	2'D1'h3	Henschel 1942	Gorna Orjahovica	betriebsfähig, Museum
05.01	2'C1'h3	Krupp 1941	Kalojanovec	Museum
10.10	1'Eh2	BMAG 1931	Karlovo	Museum
10.11	1'Eh2	Krupp 1935	Stara Zagora	Reserve Museum, z.Z. Heizlok10.15
10.15	1'Eh2	BMAG 1935	Stara Zagora	Heizlok
11.09	2'Eh3	Henschel 1942	Bodrovo	
11.10	2'Eh3	Henschel 1942	Sofia	Museum
11.17	2'Eh3	Borsig 1943	Bodrovo	
12.03	1'Eh2	Krupp 1940	Tulovo	Museum
12.17	1'Eh2	BMAG 1940	Pleven	Reserve Museum, DRG 58 2810
13.04	1'Eh3	Karlsruhe 1920	Vakarel	DRG 58 292
13.13	1'Eh3	Henschel 1918	Vakarel	DRG 58 1136
13.20	1'Eh3	Borsig 1920	Dupnitza	DRG 58 1376 Museum
13.29	1'Eh3	Borsig 1920	Vakarel	DRG 58 1670 Reserve Museum
14.04	1'Eh2	Henschel 1939	Dimitrovgrad	DRG 50 063 Reserve Museum
14.05	1'Eh2	Henschel 1939	Kalojanovec	DRG 50 084
14.25	1'Eh2	WLF 1940	Kalojanovec	DRG 50 463 betriebsfähig
14.26	1'Eh2	Henschel 1940	Kalojanovec	DRG 50 530
14.28	1'Eh2	WLF 1940	Kalojanovec	DRG 50 649
14.33	1'Eh2	Skoda 1942	Kalojanovec	DRG 50 1175/ CSD 555.103
14.41		Henschel 1941	Kalojanovec	DRG 50 798/CSD 555.115 Museum
14.49	1'Eh2	Henschel 1941	Kalojanovec	DRG 50 1541/ CSD 555.127
• Es sollen 11 weitere Maschinen der Reihe 14 vorhanden sein.				
15.01	1'Eh2	Borsig 1943	Kalojanovec	DRG 52 508
15.04	1'Eh2	Henschel 1944	Asenovo	DRG 52 699
15.07	1'Eh2	Graff. 1944	Asenovo	DRG 52 1702
15.08	1'Eh2	Graff. 1944	Kalojanovec	DRG 52 1703
15.10	1'Eh2	Henschel 1943	Asenovo	DRG 52 2280
15.12	1'Eh2	Henschel 1943	Asenovo	DRG 52 2429
15.17	1'Eh2	Henschel 1944	Asenovo	DRG 52 2728
15.18	1'Eh2	Henschel 1944	Cherven Brjag	DRG 52 2729
15.20	1'Eh2	Henschel 1944	Kalojannovec	DRG 52 2801
15.21	1'Eh2	Henschel 1944	Bodrovo	DRG 52 2803 Reserve Museum
15.23	1'Eh2	Jung 1943	Kalojanovec	DRG 52 3237
15.24	1'Eh2	Jung 1943	Mezdra	DRG 52 3240 Museum, 4T30-Tender
15.26	1'Eh2	Jung 1943	Asenovo	DRG 52 3242
15.27	1'Eh2	Jung 1943	Kalojanovec	DRG 52 3243
15.28	1'Eh2	Florisdorf 1944	Asenovo	DRG 52 3774
15.33	1'Eh2	Florisdorf 1944	Bodrovo	DRG 52 3807
15.34	1'Eh2	Florisdorf 1944	Kalojanovec	DRG 52 3808
15.39	1'Eh2	Florisdorf 1944	Bodrovo	DRG 52 3849
15.40	1'Eh2	Florisdorf 1944	Kalojanovec	DRG 52 3850
15.41	1'Eh2	Florisdorf 1944	Kalojanovec	DRG 52 3851
15.43	1'Eh2	Florisdorf 1944	Bodrovo	DRG 52 3854
15.47	1'Eh2	Florisdorf 1944	Bodrovo	DRG 52 4048
15.50	1'Eh2	MBA 1944	Bodrovo	DRG 52 4977
15.51	1'Eh2	MBA 1944	Bodrovo	DRG 52 4978
15.52	1'Eh2	MBA 1944	Bodrovo	DRG 52 4980
15.53	1'Eh2	MBA 1944	Bodrovo	DRG 52 4981
15.56	1'Eh2	BMAG 1943	Asenovo	DRG 52 6254
15.57	1'Eh2	BMAG 1944	Kalojanovec	DRG 52 6342
15.59	1'Eh2	BMAG 1944	Asenovo	DRG 52 6425
15.60	1'Eh2	BMAG 1944	Bodrovo	DRG 52 6425
15.63	1'Eh2	Florisdorf 1944	Gorna Orjahovitza	DRG 52 7660
15.64	1'Eh2	Florisdorf 1944	Bodrovo	DRG 52 7661
15.67	1'Eh2	Florisdorf 1944	Bodrovo	DRG 52 7664
15.70	1'Eh2	Florisdorf 1944	Bodrovo	DRG 52 7667
15.71	1'Eh2	Florisdorf 1944	Mezdra	DRG 52 7670
15.72	1'Eh2	Florisdorf 1944	Bodrovo	DRG 52 7671
15.74	1'Eh2	Florisdorf 1944	Bodrovo	DRG 52 7674
15.75	1'Eh2	Florisdorf 1944	Bodrovo	DRG 52 7675
15.77	1'Eh2	Florisdorf 1944	Bodrovo	DRG 52 7677
15.81	1'Eh2	Florisdorf 1944	Kalojanovec	DRG 52 7692
15.82	1'Eh2	Florisdorf 1944	Bodrovo	DRG 52 7694

BDZ-Nr.	Bauart	Hersteller/Jahr	Standort	Bemerkungen
15.84	1'Eh2	Florisdorf 1944	Asenovo	DRG 52 7700
15.85	1'Eh2	Florisdorf 1944	Todor Kableskov	DRG 52 7706
15.90	1'Eh2	Skoda 1943	Asenovo	DRG 52 6631
15.91	1'Eh2	BMAG 1942	Asenovo	DRG 52 151
15.93	1'Eh2	Schichau 1943	Asenovo	DRG 52 5375
15.95	1'Eh2	Esslingen 1943	Kalojanovec	DRG 52 1393
15.96	1'Eh2	Florisdorf 1942	Kalojanovec	DRG 52 247
15.97	1'Eh2	BMAG 1942	Asenovo	DRG 52 172
15.98	1'Eh2	BMAG 1942	Kalojanovec	DRG 52 173
15.101	1'Eh2	Florisdorf 1942	Bodrovo	DRG 52 248
15.102	1'Eh2	Jung 1944	Asenovo	DRG 52 3247
15.108	1'Eh2	DWM 1943	Bodrovo	DRG 52 1114
15.113	1'Eh2	Skoda 1943	Asenovo	DRG 52 6650
15.115	1'Eh2	BMAG 1944	Kalojanovec	DRG 52 6370
15.117	1'Eh2	MBA 1943	Kalojanovec	DRG 52 4829
15.119	1'Eh2	Skoda 1944	Kalojanovec	DRG 52 7519
15.122	1'Eh2	MBA 1943	Brusartzi	DRG 52 4843
15.124	1'Eh2	BMAG 1944	Asenovo	DRG 52 6361
15.125	1'Eh2	Skoda 1944	Kalojanovec	DRG 52 7460
15.126	1'Eh2	BMAG 1944	Bodrovo	DRG 52 6377
15.127	1'Eh2	Skoda 1944	Kalojanovec	DRG 52 7440
15.129	1'Eh2	DWM 1944	Bodrovo	DRG 52 1225
15.130	1'Eh2	Esslingen 1943	Bodrovo	DRG 52 1468
15.131	1'Eh2	Henschel 1943	Asenovo	DRG 52 2548 Museum
15.132	1'Eh2	Jung 1944	Bodrovo	DRG 52 3230
15.133	1'Eh2	BMAG 1943	Kalojanovec	DRG 526106 Reserve Museum
15.134	1'Eh2	Henschel 1944	Asenovo	DRG 52 2009
15.135	1'Eh2	Graff. 1943	Kalojanovec	DRG 52 1645
15.136	1'Eh2	Schichau 1943	Bodrovo	DRG 52 652
15.140	1'Eh2	Graff. 1944	Kalojanovec	DRG 52 1695
15.141	1'Eh2	Henschel 1943	Pleven	DRG 52 2184
15.146	1'Eh2	MBA 1944	Brusartzi	DRG 52 3830
15.149	1'Eh2	Krenau 1944	Asenovo	DRG 52 5176
15.154	1'Eh2	Florisdorf 1943	Asenovo	DRG 52 6950
15.155	1'Eh2	Jung 1943	Kalojanovec	DRG 52 3181
15.157	1'Eh2		Marcevo	DRG 52 5744 nur Tender
15.168	1'Eh2	Krenau 1943	Bodrovo	DRG 52 5276
15.176	1'Eh2	Henschel 1943	Kalojanovec	DRG 52 2174
15.178	1'Eh2	MBA 1944	Kalojanovec	DRG 52 5055 (?)
15.181	1'Eh2	DWM 1944	Bodrovo	DRG 52 1340
15.182	1'Eh2	Schichau 1943	Kalojanovec	DRG 52 663
15.183	1'Eh2	MBA 1943	Asenovo	DRG 52 4942
15.184	1'Eh2	Florisdorf 1943	Kalojanovec	DRG 52 7048 mit Tender 52 7537
15.189	1'Eh2	KraussMaffei 1943	Asenovo	DRG 52 3411
15.193	1'Eh2	Henschel 1944	Asenovo	DRG 52 744
15.194	1'Eh2	Florisdorf 1943	Kalojanovec	DRG 52 7338
15.195	1'Eh2	Florisdorf 1943	Asenovo	DRG 52 7353
15.196	1'Eh2	Florisdorf 1943	Kalojanovec	DRG 52 6854
15.197	1'Eh2	Henschel 1943	Kalojanovec	DRG 52 2182
15.201	1'Eh2	BMAG 1943	Kalojanovec	DRG 52 6325
15.204	1'Eh2	Skoda 1944	Kalojanovec	DRG 52 7461
15.207	1'Eh2	Esslingen 1944	Kalojanovec	DRG 52 3797
15.208	1'Eh2	DWM 1944	Kalojanovec	DRG 52 4520
15.209	1'Eh2	DWM 1944	Kalojanovec	DRG 52 4566
15.210	1'Eh2	MBA 1944	Kalojanovec	DRG 52 5084
15.212	1'Eh2	Florisdorf 1943	Asenovo	DRG 52 7296
15.215	1'Eh2	MBA 1943	Bojcinovitzi	DRG 52 5915 Museum, betriebsbereit
15.216	1'Eh2	Florisdorf 1943	Kalojanovec	DRG 52 6953
15.219	1'Eh2	MBA 1944	Kalojanovec	DRG 52 5006
15.220	1'Eh2	Henschel 1943	Kalojanovec	DRG 52 2438
15.221	1'Eh2	Florisdorf 1943	Kalojanovec	DRG 52 6791
15.224	1'Eh2	Henschel 1944	Kalojanovec	DRG 52 2833
15.225	1'Eh2	Schichau 1944	Kalojanovec	DRG 52 679
15.230	1'Eh2	Krenau 1944	Asenovo	DRG 52 5301
15.231	1'Eh2	Skoda 1944	Kalojanovec	DRG 52 7495
15.234	1'Eh2	KraussMaffei 1943	Kalojanovec	DRG 52 3415
15.235	1'Eh2	BMAG 1943	Kalojanovec	DRG 52 6287
15.239	1'Eh2	KraussMaffei 1943	Kalojanovec	DRG 52 3582
15.242	1'Eh2	Henschel 1943	Kalojanovec	DRG 52 2373
15.243	1'Eh2	Florisdorf 1943	Bodrovo	DRG 52 7005
15.244	1'Eh2	DWM 1944	Bodrovo	DRG 52 4526
15.247	1'Eh2	Henschel 1943	Asenovo	DRG 52 2399
15.249	1'Eh2	Henschel 1944	Sofia	DRG 52 2732
15.253	1'Eh2	Henschel 1943	Asenovo	DRG 52 2223
15.254	1'Eh2	Florisdorf 1943	Kalojanovec	DRG 52 7312
15.256	1'Eh2	Florisdorf 1943	Asenovo	DRG 52 6926
15.257	1'Eh2	Schichau 1943	Asenovo	DRG 52 5725
15.258	1'Eh2	Krenau 1944	Cervena Voda	DRG 52 5363
15.261	1'Eh2	Schichau 1943	Kalojanovec	DRG 52 5525
15.264	1'Eh2	DWM 1944	Kalojanovec	DRG 52 1318
15.265	1'Eh2	BMAG 1943	Kalojanovec	DRG 52 6089
15.267	1'Eh2	Henschel 1943	Kalojanovec	DRG 52 2310
15.270	1'Eh2	BMAG 1943	Kalojanovec	DRG 52 6239
15.274	1'Eh2	MBA 1943	Kalojanovec	DRG 52 4793

• Die Lokomotiven in Asenovo, Bodrovo und Kalojanovec gehören zur strategischen Reserve. 12 weitere, hier nicht erfaßte Lokomotiven der Reihe befinden sich in Bodrovo, drei weitere in Jahinovo.

BDZ-Nr.	Bauart	Hersteller/Jahr	Standort	Bemerkungen
16.01	1'Eh2	Florisdorf 1949	Asenovo	(DRG 42 2761) Reserve Museum
16.08	1'Eh2	Florisdorf 1948	Gorna Orjahovitza	(DRG 42 2758)
16.09	1'Eh2	Florisdorf 1948	Kalojanovetz	(DRG 42 2757)
16.15	1'Eh2	Florisdorf 1948	Asenovo	(DRG 42 2754)
16.16	1'Eh2	Florisdorf 1949	Kalojanovec	(DRG 42 2768)
16.17	1'Eh2	Florisdorf 1948	Kalojanovec	(DRG 42 2755)
16.18	1'Eh2	Florisdorf 1948	Asenovo	(DRG 42 2753)
16.19	1'Eh2	Florisdorf 1948	Asenovo	(DRG 42 2750)
16.22	1'Eh2	Florisdorf 1949	Levski	(DRG 42 2770)
16.27	1'Eh2	Florisdorf 1948	Kalojanovec	(DRG 42 2746)
16.32	1'Eh2	Florisdorf 1948	Kalojanovec	(DRG 42 2743)
16.33	1'Eh2	Florisdorf 1947	Gorna Orjahovica	(DRG 42 2720) Museum

• Es handelt sich um geplante DRG-Nummern.
Insgesamt sollen noch 22 Lokomotiven der Reihe 16 in Bulgarien vorhanden sein. Weitere Maschinen stehen in Pleven (1) und Strupec (2). Die Lokomotiven in Asenovo und Kalojanovec gehören zur Strategischen Reserve.

BDZ-Nr.	Bauart	Hersteller/Jahr	Standort	Bemerkungen
17.01	1'Dn4v	Henschel 1912	Ruse	Eisenbahnmuseum
17.68	1'Dn4v	Skoda 1925	?	Reserve Museum
18.01	1'D1'h4v	Henschel 1912	Ruse	Eisenbahnmuseum
19.25	1'Eh4v	Hanomag 1916	Tulovo	Museum
19.62	1'Eh4v	Hanomag 1918	Ruse	Eisenbahnmuseum
20.06	1'D1'h2	Skoda 1939	Jambol	Museum
26.19	Dn2v	Hanomag 1908		nach Deutschland verkauft
26.26	Dn2v	Hanschel 1908	Sofia	Museum, betriebsbereit
27.08	1'Dn4v	Hanomag 1910	Ruse	Eisenbahnmuseum
27.14	1'Dn4v	Hanomag 1910	Brusarci	
28.22	En2	Hanomag 1912	Karnobat	Museum
28.24	En2	Hanomag 1912	Brusarci	
28.48	Eh2	Hanomag 1922	Stara Zagora	Denkmal
28.53	Eh2	Hanomag 1922	?	Reserve Museum
35.02	1'C1'n2t	Hanomag 1910	Montana	Denkmal
35.05	1'C1'n2t	Hanomag 1910	Sumen	Museum
35.18	1'C1'n2t	Hanomag 1916	?	Reserve Museum
35.44	1'C1'n2t	Hanomag 1921	Levski	Museum
36.01	1'D2'h3t	Krupp 1943	?	Reserve Museum
36.04	1'D2'h3t	Krupp 1943	?	
36.05	1'D2'h3t	Krupp 1943	?	
36.09	1'D2'h3t	Krupp 1943	Asenovo	Museum
36.10	1'D2'h3t	Krupp 1943	Varna	Museum, betriebsbereit
45.05	Fh2t	Hanomag 1922	Vakarel	
45.06	Fh2t	Hanomag 1922	Pernik	Museum
46.03	1'F2'h2t	Cegielski 1931	Sofia	Museum
46.13	1'F2'h3t	BMAG 1943	Pernik	Museum
46.19	1'F2'h3t	BMAG 1943	Vakarel	
47.05	Cn2t	Maffei 1900	Kalojanovec	Museum
47.30	Cn2t	CKD 1925	?	Reserve Museum
47.31	Cn2t	CKD 1925	?	Reserve Museum
47.33	Cn2t	CKD 1925	Sofia	Museum
48.04	D1'n2t	Dimitrov/Sofia 1948	Sofia	Museum
49.02	En2vt	Hanomag 1917	?	
49.04	En2vt	Hanomag 1917	Tulovo	Museum
49.19	En2vt	BMAG 1917	Dimitrovgrad	Museum
50.01	Eh2t	BMAG 1912	Cervena Voda	Museum, preußische T16, ex Elberfeld 8109
Nr. 148	Cn2	Sharp 1868	Ruse	Eisenbahnmuseum

Werklok (Regelspur)

25.161	Ch2t	Henschel 1943	Pernik	ex Zementwerk Batanovci
11.711	Bn2t	Henschel 1912	Gorna Orjahovica	ex Zuckerfabrik, Denkmal vor Bw

Schmalspur 600 mm

Nr. 441	Dn2t	Henschel 1916	Rila Kloster	Brigadelokomotive
Nr. 465		Henschel 1918	Kocerinovo	Brigadelokomotive
Nr. 470		Henschel 1917	Ruse	Brigadelokomotive Eisenbahnmuseum
Nr. 489		Henschel 1918	Dupnitza	Brigadelokomotive Denkmal
o. Nr.	Bn2t	Jung 9943/1942	Ruse	Denkmal vor Eisenbahnmuseum
20260	Bn2t	Borsig 1906	Stara Zagora	Denkmal im Bw

Schmalspur 760 mm

1^{76}	C1'n2vt	Rheinmetall 1922	Ruse	Eisenbahnmuseum
10^{76}	C1'n2vt	Rheinmetall 1922	Bansko	umgebaut für Filmaufnahmen
503^{76}	Eh2t	CKD 1927	Chervenbrjag	
504^{76}	Eh2t	CKD 1927	Bansko	
506^{76}	1'E1'h2t	BMAG 1931	Ruse	Eisenbahnmuseum
607^{76}	1'E1'h2t	Chrzanów 1949	Chervenbrjag	
609^{76}	1'E1'h2t	Chrzanów 1949	Septemvri	
610^{76}	1'E1'h2t	Chrzanów 1949	Chervenbrjag	
611^{76}	1'E1'h2t	Chrzanów 1949	Chervenbrjag	
613^{76}	1'E1'h2t	Chrzanów 1949	Bansko	
615^{76}	1'E1'h2t	Chrzanów 1949	Bansko	

Erläuterungen:

Museum ≙ Diese Lokomotiven sollen in ein zukünftiges Eisenbahnmuseum, eventuell in Asenovo, eingebracht werden.

Reserve Museum ≙ Diese Lokomotiven sollen nicht verschrottet oder verkauft werden, da sie als Ersatz oder Ersatzteilspender für die Museumsloks von Bedeutung sind.
Ebenso sollen die meisten Schmalspurlokomotiven in Bulgarien der Nachwelt erhalten bleiben.

Alle anderen, nicht gekennzeichneten Lokomotiven stehen zum Verkauf.



Viele Stars beim großen Halberstädter Doppel-Jubiläum

Die größte Fahrzeugausstellung dieses Jahres in Deutschland gab es am 17. und 18. Juli in Halberstadt. 31 Lokomotiven und viele Wagen waren herangerollt, um mit über 13.000 Besuchern gleich zwei Jubiläen in der traditionsreichen Bahnstadt am Tor zum Harz zu feiern: fast auf den Tag genau (16. Juli) das 150jährige Bestehen der Eisenbahnstrecke Magdeburg–Halberstadt und die 125jährige Existenz des Personenbahnhofs (1. August 1868).
In der Fahrzeugschau präsentierten sich u.a. der SAXONIA-Nachbau, die MAMMUT der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, das elektrische „Eisenschwein" und die weltschnellste Dampflok 18 201 neben der Taigatrommel, die als Baureihe 220 bald das Zeitliche segnen wird. Neben der MAK Diesellok 240 001 der DB standen nicht nur die modernen InterRegio-Wagen des einheimischen Reichsbahnausbesserungswerkes, sondern das Werk zeigte Muster aller seiner seit 1957 gefertigten Fahrzeuge.

Hans-Joachim Kirsche

Zweikraftlokomotive für Hamburger Hochbahn

Die Hamburger Hochbahn hat die vierachsige Zweikraftlokomotive AL 1 (Bild) in Betrieb genommen. Den Fahrmotorenstrom bezieht sie aus der Stromschiene oder aus einer mitgeführten Batterie. Diese lädt sich selbsttätig auf, solange Kontakt mit der Stromschiene besteht. Außer für den Baustellenbetrieb im Gleis und im Tunnel (abgas- und lärmfrei!) ist das als Arbeitslok orangenfarben gestrichene Fahrzeug zum Ziehen von Schienenschleifzügen bestimmt. Dafür läßt sich die Geschwindigkeit zwischen 2 und 10 km/h stufenlos regeln.



Bei Betrieb an der Stromschiene leistet die Lokomotive 300 kW. Die Batterie hat bei 480 V Nennspannung eine Kapazität von 460 Amperestunden. Das Lokomotivgewicht mit Batterien beträgt 36 t. Die elektrische Ausrüstung mit vier Drehstrom-Asynchron-Fahrmotoren, luftgekühlten Pulswechselrichtern und Mikroprozessorsteuerung SIBAS 16 stammt von Siemens, den Fahrzeugteil haben Kaelble und Gmeinder (Mosbach, Baden) entwickelt und gebaut.
Zunächst sind zwei Lokomotiven in Betrieb gegangen. Später sollen womöglich weitere die bisher benutzten Maschinen ersetzen.

Ralf Roman Rossberg, Murnau

Attraktive Ausflugsbahn im Kirnitzschtal bei Bad Schandau



Der neueste Zug der Halleschen Straßenbahn vom Typ MGT6D mit der Nummer 500 weilte vom 13. Juli bis zum 2. August auf der Kirnitzschtalbahn , die von Bad Schandau als Stichbahn in das Gebirge der Sächsischen Schweiz führt.
Der Wagen in Niederflurbauweise (Elektrik Siemens, Mechanik DUEWAG) hat Drehstrom-Fahrmotoren und ist mikroprozessorgesteuert.
Die Präsentation sollte demonstrieren, daß schienengebundene Ausflugsbahnen, sofern sie modern sind, hohen Zuspruch finden. Ferner sollte sie auf die Firma Waggonbau Bautzen hinweisen, wo in nächster Zeit die Fertigung ähnlicher Fahrzeuge anläuft.

Sven Klein, Wolfen

Letzter Dampftriebwagen der ÖBB



Das letzte noch existierende Exemplar der in den Jahren 1935 bis 1937 von der Floridsdorfer Lokomotivfabrik gebauten Serie von 20 Dampftriebwagen der Type DT 1 (später Rh 3071) wurde im Museumsheizhaus Straßhof muster-gültig restauriert und steht seit dem 1. Mai 1993 für Sonderfahrten zur Verfügung.
Eine der ersten Reisen führte ins Weinviertel (Bild), dem ehemaligen Einsatzgebiet des liebevoll-spöttisch als „Dorftrottel" bezeichneten historischen Fahrzeugs.

Eduard Saßmann, Wien

NACHRICHTEN

Ausbildung an Dampflokomotiven in Güstrow und Meiningen

Der Mitgliederinformation 2/1993 des Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen entnahmen wir zwei Angebote, die nicht nur für Museumsbahner interessant sein dürften.
Das Raw Meiningen bietet vom 25. bis 29. Oktober einen Lehrgang „Dampflokinstandhaltung" mit theoretischer und praktischer Ausbildung in den Fächern Kessel, Pumpen, Dampfmaschine und Besonderheiten (Standprüfverfahren, Behandlung abgestellter und Beförderung kalter Lokomotiven) an.
Die Vermittlung erfolgt über den Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen, Auf dem Graben 22, D-71111 Waldenbuch.
Die Reichsbahnschule Güstrow plant ab März 1994 wieder eine Dampflokführerausbildung für Dritte. Sie dauert 30 Tage, kostet bei Vollpension 5.000,- DM und ist in drei Abschnitte unterteilt: Triebfahrzeugtechnik und Triebfahrzeugbetrieb, Eisenbahnbetriebsdienst und Bremsdienst sowie Fahrbetrieb (Lehrfahrten) mit Abschlußprüfung.
Das Abschlußzeugnis berechtigt nicht zum selbständigen Führen von Dampflokomotiven auf öffentlichen Strecken.
Anmeldungen sollten umgehend an die Reichsbahnschule Güstrow, Waldweg 26, D-18273 Güstrow gerichtet werden.

MEB

■ Am 1. August trat bei den ÖBB ein neuer Vorstand an die Spitze des Unternehmens. Mit Dr. Helmut Draxler (43, Chemiker), Dipl.-Ing. Helmut Hainitz (54, Nachrichtentechniker) und Dipl.-Ing. Fritz Proksch (54, Starkstromtechniker) ist der neue Vorstand ausschließlich mit Technikern besetzt.
Die ÖBB sind seit 1. Januar 1993 eine „Gesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit". Das zu dieser Zeit in Kraft getretene neue Bundesbahngesetz enthält Elemente des GmbH- und des Aktienrechts. Haftung und Verlustabdeckung durch den Bund gibt es nicht mehr.

rrr

Deutscher Hofwagen in der Türkei?

Das Sonderheft des MODELL EISENBAHNER "Der Hofzug des Deutschen Kaisers" erinnert mich an einen Wagen, den ich 1992 im Bahnhof Basmane in der Türkei fotografiert habe, zusammen mit anderen historischen Fahrzeugen: einem englischen (?) Salonwagen und einem umgebauten Hechtwagen. Der Wagen, bei dem ich vermute, daß er zum deutschen Hofzug gehörte (Bild), besitzt zweiachsige Drehgestelle nach preußischer Bauart, mattierte Toilettenfenster. Im Türbereich ist der Rücksprung des Wagenkastens nicht schräg, sondern wie bei den älteren Fahrzeugen gerade. Der Oberlichtaufbau scheint umgebaut zu sein. Unter der Aufschrift "Salon" ist die TCDD-Nummer angegeben, leider habe ich sie nicht notiert. Weiterhin waren eine C-gekuppelte Satteltank-Dampflok mit Innenzylindern, Personen- und Länderbahn-Güterwagen deutscher Bauart ausgestellt. Auf dem Bahnhofsgelände von Alsancak fand ich ein kleines Dampflok- und Triebwagenmuseum mit englischen und deutschen Dampflokomotiven sowie italienischen und deutschen Triebwagen.



30 Kilometer von Izmir ent-fernt, bei Selcuk, befindet sich ein neues Eisenbahnmuseum mit hervorragend restaurierten Fahrzeugen, hergestellt in Amerika, England und Deutschland. Das Museum ist besonders sehenswert.

Stefan Karau, Potsdam



Stärkste Museumsdampflok in Österreich

Die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) hat die 01 533 (ex 01 116, Hersteller Krupp, Baujahr 1935, Rekonstruktion und Umbau auf Ölhauptfeuerung 1964) vor zwei Jahren erworben und 1992 bei Rückbau auf Kohlefeuerung in Meiningen hauptuntersuchen lassen. Sie ist - im Bild vor einem Sonderzug Salzburg - Passau im April 1993 - die stärkste und schnellste Museumsdampflokomotive in Österreich.

Versuche der ÖGEG, von der DR auch die 03 1090 zu erwerben, schlugen Beginn 1993 fehl. Sie wurde den Eisenbahnfreunden Ueckertal e.V. in Pasewalk zugesprochen mit der Maßgabe, die Maschine binnen eines Jahres dem Raw Meiningen zur Hauptuntersuchung zuzuführen. Da es dazu an Geld fehlt, wurde bei der Sparkasse Pasewalk (BLZ 150 51 642) das Spendenkonto mit der symbolträchtigen Nummer 35 03 1090 eingerichtet.

MEB

Foto: Dr. Sieghart Brodka

Ein Jahr Hauptstrecken-Vollsperrung

Mit einem Kostenaufwand von 240 Millionen Mark baut die DB von Mai 1993 bis Mai 1994 den 50 Kilometer langen Abschnitt Soest - Paderborn der Strecke Hamm - Kassel auf 200 km/h aus. Während der Bauarbeiten ist die zweigleisige Hauptbahn voll gesperrt. Der Fernverkehr wird über die Strecke Hamm - Gütersloh - Bielefeld und von dort über die nicht elektrifizierte „Sennebahn" (KBS 403) umgeleitet (Bild). Für die 26.000 Züge des Nahverkehrs laufen 52.000 Busfahrten im Schienenersatzverkehr. Im Verlauf der Bauarbeiten werden 200 Kilometer Gleis, 30 Weichen und 32 Bahnübergänge auf 200 km/h angehoben, 750.000 t Schotter und eine halbe Million Kubikmeter Boden bewegt.

Nach Abschluß der Bauarbeiten bleibt die Geschwindigkeit auf 160 km/h beschränkt, bis alle 46 Bahnübergänge beseitigt sind. Das kostet abermals 226 Millionen Mark. Die Ausbauarbeiten zwischen Paderborn und Kassel-Wilhelmshöhe sollen insgesamt 1998 fertig sein. Dazu wird in diesem Herbst u.a. bei Hofgeismar ein Tunnel in Angriff genommen, um die „Hümmener Kurve" abschneiden zu können, und in Altenbeken ein elektronisches Stellwerk errichtet. Danach wird sich die Fahrzeit zwischen Dortmund und Kassel von 147 auf 110 Minuten verkürzen.



Ralph Meyer, Paderborn

NACHRICHTEN

■ Während eines Erprobungseinsatzes hat die mit Drehstromantrieb sowie mit Zug- und Bremskraftregelung ausgerüstete Diesellokomotive Mak DE 1024 (DB-Baureihenbezeichnung 240) auf einer Fahrt von Duisburg nach Bochum auf 13 o/oo Steigung 3080 t Last angefahren. Gewöhnlich fahren auf dieser Strecke Züge mit 2650 t, wobei betrieblich sichergestellt sein muß, daß sie an der Steigung Heißener Berg nicht zum Halten kommen. ETR

■ Seit April fahren in Stuttgart die S-Bahnlinien von Backnang und Schorndorf durch die Stadt zum unterirdischen Flughafenbahnhof. Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist vom Flughafen 20 km entfernt, die Fahrzeit beträgt bei zehn Zwischenhalten 27 min. ETR

■ Bis Ende 1993 will die DR die Rostocker S-Bahn komplett mit neuen Doppelstockwagen ausrüsten. Die S-Bahn-Garnituren bestehen aus vier Durchgangs- und einem Steuerwagen. Eine solche Zugeinheit bietet 600 Sitz- und 400 Stehplätze. Im Steuerwagen befinden sich 28 Plätze 1. Klasse sowie eine behindertengerechte Toilette. ETR

■ Unter dem Namen "Argonaut" erproben die Niederländischen Eisenbahnen ein Wagenlaufüberwachungssystem per Satellit. Ein mit einem Sender ausgerüsteter Selbstentladewagen strahlt Signale aus, die von einem Satelliten empfangen und an die Wagenüberwachungsstelle in Utrecht weitergegeben werden. ETR

■ Von 1995 an sind täglich sieben elektrische Pendolino-Verbindungen zwischen Italien und der Schweiz geplant. Die Züge werden von Fiat Ferroviaria gebaut und entsprechen der Baureihe ET 460 der FS; sie sind baugleich mit einer Serie von zehn Zügen, die Fiat gegenwärtig für das italienische Inlandnetz baut. Zusätzlich erhalten die Alpen- Pendolini die schweizerische 15-kV/16 2/3-Hz-Ausrüstung. ETR

■ Die Dänischen Staatsbahnen wollen in diesem Sommer zwölf Zwei-System-Lokomotiven beschaffen. Sie sollen im 25-kV-Netz der DSB und im 16 2/3-Hz-Netz der DB, der schwedischen SJ sowie der norwegischen NSB verkehren. Die 6.500-kW-Lokomotiven haben eine Achslast von 22,5 t und sollen Reisezüge mit 200 km/h sowie schwere Güterzüge mit 120 km/h befördern. ETR



DE 2200 für Tansania Railway

Henschel (Kassel) hat neun dieselelektrische Lokomotiven für 40,5 Millionen Mark (einschließlich Ersatzteile und Service-leistungen) an die Tanzania Railway Corporation ausgeliefert. Wegen der gegebenen Einsatzbedingungen in Ostafrika haben die rund 74 t schweren CoCo-Maschinen nur 11,2 bis maximal 13,7 t Radsatzlast. Ferner sind die von Henschel entwickelten Flexifloat-Drehgestelle mit einer Radialsteuerung ausgerüstet, die die äußeren Radsätze beim Befahren einer Krümmung in eine annähernd radiale Einstellung zwingen, um den Verschleiß an Radreifen und Fahrschienen zu vermindern.

PIABBH

Bahnstrom aus der Donau



Zwischen Ingolstadt und Regensburg wurde am 25. Juni das Bahnstromkraftwerk Vohburg eingeweiht. Es enthält drei Kaplanturbinen mit senkrecht stehender Welle, die jeweils einen Einphasengenerator treiben. Die Ausbauleistung des Werkes liegt bei 24 Megawatt; das entspricht dem Energiebedarf von fünf ICE-Zügen bei 250 km/h.

Wasserkraftwerke sind sehr umweltfreundlich, aber kapitalintensiv. Die Staustufe Vohberg kostete 330 Millionen Mark, davon 20 Prozent für ökologische Maßnahmen. Dem stehen minimale Betriebs- und keine Folgekosten für die Umwelt gegenüber.

Obwohl das neue Werk lediglich das fließende Wasser der Donau nutzt und unverzichtbare Aufgaben der Flußregulierung erfüllt, war es von Naturschützern heftig bekämpft und jahrelang verzögert worden. Auch bei der Einweihung gab es Demonstrationen.

Ralf Roman Rossberg, Murnau



Auf d'r Schwäbsche Eisenbahne

Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn nahm am 1. Juli den Betrieb zwischen Friedrichshafen und Ravensburg auf. Sie besitzt kein eigenes Gleisnetz, sondern verdichtet mit ihren modernen Dieseltriebwagen das Angebot der DB. Die Züge pendeln werktags stündlich, bereits stillgelegte Bahnhöfe wurden wiedereröffnet.

Träger der Bahn sind Kommunen und Landkreise, die etwa 10 Millionen Mark investierten. Das Projekt hat Vorbildcharakter für die geplante Regionalisierung des Personennahverkehrs der Deutschen Bahnen.

Das Emblem der Bodensee-Oberschwabenbahn ist ein weißer Geißkopf auf den dunkelblauen Triebwagen (Bild). Es soll an das bekannte Volkslied erinnern, in dem ein Ziegenbock als Schlußläufer eine wichtige Rolle spielt.

Michael Schwager



BR 234 als NS-Gast

Die letzte Fahrt des Warszawa-Hoek-Express am 22. Mai 1993 war zwischen Utrecht und Hoek van Holland mit der DR-Lokomotive 234 440 bespannt. Der Zug bestand aus zwei DR-, zwei polnischen, einem russischen, einem dänischen und zwei DB-Wagen. Die 234 440 hatte am Tag zuvor den Int 2244/2344 (Berlin-Schiphol) von Bentheim bis Schiphol gebracht. Am 23. Mai verließ die Lokomotive mit Int 2245/2345 wieder die Niederlande.

Das Bild entstand am 22. Mai in Hoek van Holland.

Jakob Bos/Peter Mulder, NL-Amersfoort

NACHRICHTEN

■ Die Betriebslänge der neuen tschechischen Staatsbahn beträgt 9.455, die der neuen slowakischen Staatsbahn 3.660 km Länge. Der aufgeteilte Wagenpark wird vorerst im Anschriftenfeld provisorisch mit "C" bzw. "S" überklebt.

ETR

■ Im März wurde die erste Zweikraftlokomotive Baureihe 38 für die südafrikanische Eisenbahngesellschaft Spornet vorgestellt. Auf den elektrifizierten Strecken (34 Prozent des Netzes) fährt sie mit 3 kV Gleichspannung (Leistung 1.500 kW), ansonsten als dieselelektrische Lokomotive mit 600 kW Leistung. Sie wiegt 74 t und erreicht 100 km/h. Die Serie soll 50 Stück umfassen. Federführer des internationalen Herstellerkonsortiums ist Siemens Berlin.

ETR

■ Japan Central Rail will den Einsatz der 270 km/h schnellen Nozomi-Züge der Serie 300 ausdehnen. Die Leichtbauzüge sollen auf der Strecke Tokio–Osaka die Abfahrten von derzeit täglich zwei Zügen in jeder Richtung auf stündliche Abfahrten verdichten. Die Züge der Serie 300 wiegen 710 t bei einer Achslast von 11 t. Sie haben 1323 Sitzplätze.

ETR

■ Das Kalifornische Department of Transportation hat neun 177 km/h schnelle Stromlinien-Lokomotiven bei General Motors für den Einsatz vor staatlich subventionierten InterCity-Zügen bestellt. Die 3.000 PS starken vierachsigen Lokomotiven stellen für die Energieversorgung der Reisezugwagen 600 kW zur Verfügung. Sie erhalten eine stromlinienförmige Verkleidung aus glasfaserverstärktem Polyester.

ETR

■ Die deutsche Industrie lehnt es ab, als Betreiber einer Transrapid-Verbindung zwischen Hamburg und Berlin aufzutreten, erklärte der Vorsitzende des Verbandes der deutschen Eisenbahnindustrie. Gespräche hätten ergeben, daß die Lufthansa bereit sei, das Betreiberrisiko in dem Umfang mitzutragen, wie es auch für die Flugstrecke zwischen beiden Städten besteht. Inzwischen will die deutsche Industrie versuchen, eine erste Strecke in den USA zu bauen, um den Technologie-Vorsprung gegenüber Japan zu sichern. Von den fünf geplanten US-Hochgeschwindigkeitskorridoren sei einer ausdrücklich für eine Magnetbahn vorgesehen.

rrr

■ Die malaysische Hauptstadt Kuala Lumpur plant den Bau einer 12 km langen Stadtbahn. Die zweigleisige Strecke soll 13 Bahnhöfe verbinden. Es sind 34 Fahrzeuge in Doppeleinheiten vorgesehen.

ETR



Grundsanierte ELNA

Am 3. Juli 1993 erhielt der Museumsbahn-Verein „Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V." in Ebermannstadt die in Meiningen aufgearbeitete ELNA 6, vielen Eisenbahnfreunden als ANNA 10 aus Alsdorf bekannt, zurück. Die 1930 von der BMAG gebaute Maschine erhielt in Meiningen nicht nur einen Neubaukessel, sondern auch neue Zylinder sowie eine INDUSI. Nach dem Anbau der Spurkranzschmierung nahm die klassische Privatbahn-Einheitslok, deren Laufbahn bei der Hersfelder Kreisbahn begonnen hatte, ihren Dienst auf der Museumsstrecke wieder auf. Fertiggestellt ist in Meiningen auch die neubekesselte Dampflok NÜRNBERG, die seit 1983 den Museumsbetrieb bei der „Dampfbahn Fränkische Schweiz" bestritt.

Richard Neun, Freital

Regierungslok fährt Schüler



Die Regental Bahnbetriebs GmbH (RBG) erwarb von der DR vier Lokomotiven der Baureihe 228 (ex V 118), darunter die Maschinen des ehemaligen DDR-Regierungszuges 228 548 und 228 552.
Die 228 119 und die 228 548 verließen am 4. Mai 1993 nach einer Überholung die Regental Fahrzeugwerkstätten , Werk II, in Reichenbach. Während die 548 ihren bordeauxroten DR-Anstrich behielt und als Reserve abgestellt wurde, versieht die 119 nun als D 05 im weißblauen Design der RBG ihren Dienst. Zu ihren Leistungen gehört montags bis freitags ein Schülerzugpaar zwischen Lam und Kötzting (Bild). Die 228 552 soll ebenfalls betriebsfähig hergerichtet werden, die 228 168 dient als Ersatzteilspender.

Dieter Bäzold, Unterpörlitz



Uralter Südharz-Eisenbahner

Am 1. August 1963 wurde die Südharz-Eisenbahn (SHE) zwischen Walkenried und Braunlage stillgelegt. Da Trasse und Hochbauten noch weitgehend erhalten sind, gibt es seit 1990 Projekte zur Reaktivierung zumindest eines Teilstreckenabschnitts mit Anschluß an die Harzquer- und Brockenbahn. Einziges Problem: Es fehlt an Geld.
Inzwischen haben Mitglieder der Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen e.V. in Nordhausen einen SHE-Wagen restauriert (Bild). Er wurde 1903 bei Orenstein & Koppel gebaut und verblieb 1945 auf dem Netz der Harzquerbahn. Zuletzt diente er als Schlackewagen in Nordhausen.

Jörg Seidel, Köln



Für Unterstützungen offen

Stand bei der Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen e.V. in den vergangenen Jahren die Erhaltung des gesamten Streckennetzes im Vordergrund des Vereinslebens, wenden sich jetzt die Aktivitäten auch dem Erhalt historischer Fahrzeuge zu. Neben dem vierachsigen Gepäckwagen der NWE (Baujahr 1900) und der seit Jahren auf eine Aufarbeitung wartenden 99 6102 (ex NWE 7) gilt derzeit das Interesse besonders der 99 6101. Die Maschine, als Rollbocklok von Wernigerode bekannt, hatte am 8. März 1992 ihren letzten Einsatz. Sie war als Heeresfeldbahnlok gebaut und 1918 als Nummer 6 zur NWE gekommen. Neben dem Rollbock-Rangierbetrieb hatte sie auch häufig Streckendienst auf der Selketalbahn (Bild).
Die Interessengemeinschaft will das Fahrzeug wieder vor Sonderzügen einsetzen und ist für Spenden zur Unterstützung des Vorhabens offen: Deutsche Bank Wernigerode, BLZ 810 700 00, Konto 250 1971 01.

Ralf Merten, Nordhausen

NACHRICHTEN

■ Die amerikanische Federal Railroad Administration, die als Bundesbehörde eine Art staatlicher Bahnaufsicht über die amerikanischen Bahngesellschaften ausübt, ist zum ersten Mal mit einer Frau besetzt worden. Jolene Molitoris hatte zuvor die Schnellbahnbehörde von Ohio geleitet und ein stark auf die Eisenbahn abgestütztes Entwicklungsprogramm ins Leben gerufen. rrr

■ Die Schweizer Mittel-Thurgau-Bahn übernahm im Auftrag der DB grenzüberschreitend den Regionalverkehr vom Schweizer Weinfelden nach Konstanz und von dort auf der deutschen Strecke über Singen bis Engen im Südschwarzwald. Die Mittel-Thurgau-Bahn beschafft dafür vier neue dreiteilige Triebwagenzüge, außerdem werden gebrauchte Fahrzeuge angepaßt. Die Beschaffungskosten teilen sich das Land Baden-Württemberg und der Landkreis Konstanz. rrr

■ Norwegen und Schweden sind Mitglieder der Gemeinschaft Europäischer Bahnen GEB geworden. Damit hat die GEB sechzehn Mitglieder: Die Bahnen der zwölf EG-Länder, Österreich, die Schweiz und die oben Genannten. rrr

■ Nach der „Waggon '93" vom 14. bis 17. September 1993 auf dem Bayerischen Bahnhof in Leipzig plant die Stadt für den 9. bis 14. April 1994 zeitgleich mit der AUTO MOBIL INTERNATIONAL eine Messe VERKEHR '94. Sie soll die Bereiche Öffentlicher Personennahverkehr, Güterverkehrsmittel und-systeme, Umschlagtechnik, innerbetriebliche Logistik und Dienstleistungen bedienen. rrr

■ Für den 19. bis 21. April 1994 plant die Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände eine Großveranstaltung in Amsterdam. Das Spektrum der Fachreferate reicht von der EG-Kommission über die europäischen Bahnen, Häfen und Güterverkehrszentren bis zu den Planungs- und Bauunternehmen.
Zwei Ausstellungen sollen die Tagung umrahmen. rrr

■ In Polen nahm zum Sommerfahrplan 1993 die erste NE-Eisenbahn den Betrieb auf. Die Lubuska Kolej Regionalna hat ihren Schwerpunkt im Grenzgebiet zu Deutschland im Raum Wolsztyn, Zielona Góra, Tuplice. Sie bedient teilweise die selben Relationen wie die PKP, allerdings in den unrentablen Früh- und Nachtzeiten. Als Fahrmaterial wurden gebrauchte Lyntog-Einheiten (Dieseltriebzüge) aus Dänemark gekauft.

H.F.S



Ukko Pekka - Alter Peter aus Finnland

1990 kaufte die englische Firma Steam Traktion Ltd 13 Dampflokomotiven aus der Strategischen Reserve der Finnischen Staatsbahnen. Zwölf Fahrzeuge wurden noch 1990 nach England verschifft, die Hr1 1009 (Bild) blieb im Bw Pieksämäki zurück. Hier wurde sie wieder instandgesetzt und absolvierte Anfang Mai 1993 die Probefahrt. Seitdem läuft sie in Sonderfahrten auf den naturschönen Strecken im finnischen Seengebiet um Pieksämäki bis Karelien und erreichte im Juli 110 km/h.
Die größte finnische Schnellzugdampflokomotive trägt übrigens den Kosenamen Ukko Pekka, Alter Peter. M. Hoffrén

U-Bahn-Vorpremiere am Potsdamer Platz

In den frühen Morgenstunden des 17. Juli 1993 gab es für die Berliner U-Bahn eine Vorpremiere: Über die wiederaufgebaute Strecke Mohrenstraße, Potsdamer Platz, Gleisdreieck, Bülowstraße (oben), Nollendorfplatz (oben), Wittenbergplatz fuhr erstmals seit dem Bau der Mauer und seit Einstellung des Betriebes auf dem Abschnitt Gleisdreieck-Wittenbergplatz im Jahre 1972 wieder eine U-Bahn. Anlaß war die Überführung eines 8-Wagen-Zuges (Typ GI) von der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde zur Betriebswerkstatt Grunewald. Bis zum Bahnhof Potsdamer Platz (Bild) konnte der Zug mit eigener Kraft fahren. Geschoben von zwei BVG-Lokomotiven ging es dann über die neue Strecke zum Wittenbergplatz.



Nach Umstellen der Polarität konnte der Zug die weitere Fahrt mit eigener Kraft fortsetzen.
Die offizielle Inbetriebnahme des Abschnitts ist für Mitte November 1993 vorgesehen.
Bodo Schulz, Berlin

Schwarze Madonna von Tschenstochau



Die niederländische Museumsvereinigung „Veluwse Stoomtrein Maatschappij“ in Beekbergen hat Ende Mai 1993 per Straßentieflader aus Polen die vierachsige Maschine vom Typ "Oberschlesien" (Bild) erhalten. Die Maschine (Hersteller Chrzanow, Baujahr 1955, Fabriknummer 4429, Kesselnummer 14143) war als Nr. 23 im Metallwerk Tschenstochau im Einsatz und ist durch die polnisch-deutsche GmbH "Interlok" in Pila, dem früheren RAW Schneidmühl, hauptuntersucht worden. Auf Wunsch der Holländer erhielt sie die Farbgebung der früheren DB-Dampflokomotiven und eine Dampfheizung.
Eine Schwesterlokomotive der nach Henschel-Projektzeichnungen aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs gebauten Maschine kann über die Kontaktadresse Hermann F. Schmidtendorf, Münzstraße 1-3, D-48143 Münster erworben werden.



Bernina-Express erhielt neue Fahrzeuge

Die Fahrzeugbeschaffung der Rhätischen Bahn für ihren zwischen Chur und Tirano verkehrenden Bernina-Express ist mit zwei Wagen 1, Klasse, sechs Wagen 2. Klasse sowie einem kombinierten Dienst- und Sitzwagen 2. Klasse abgeschlossen.
Die neuen Fahrzeuge sind von den Altbauten äußerlich durch die elektromotorischen Schwenk-Schiebetüren und den dunklen Anstrich der oberen Wagenhälfte zu unterscheiden. Im Inneren bestechen Farben und Formen. Die Fenster sind 300 mm breiter, die 1. Klasse erhielt Teppiche, jeder Wagen der 2. Klasse führt ein Rollstuhlabteil. Das Heiz- und Lüftungssystem erreicht die Qualität einer Klimaanlage. Die neuen Fahrzeuge laufen im ganzjährig verkehrenden Bernina-Express A und D. Erich Preuß, Berlin

NACHRICHTEN

■ Zwischen Salzburg und Kufstein pendelt seit 5. Juli täglich viermal eine „Rollende Landstraße“ der ÖBB, nachdem die Transitkontingente für Lkw auf der B 312 auf die Hälfte gekürzt sind. Die vier Zugpaare haben zusammen eine Kapazität von 96 Lastzügen, die unmittelbar huckepack befördert werden können. Darüberhinaus lassen sich mit dem bestehenden Zugangebot weitere 500 Lastwagenladungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr auf die Bahn verlagern. rrr

■ Felix Wallochy hat zum 1. August 1993 den Vorsitz der Geschäftsführung der ABB Henschel Waggon Union GmbH übernommen. Er war bisher für den Bereich Nahverkehr und den Standort Mannheim verantwortlich. In diese Funktion folgt Dr. Klaus Baur, bislang Abteilungsdirektor Straßen- und Stadtbahnen.
Die ABB Henschel Waggon Union GmbH ist eine Tochter der ABB Henschel AG. In ihr sind die Nahverkehrs-, Güterverkehrs- und Waggonbauaktivitäten des Unternehmens zusammengefaßt. An den Standorten Berlin, Leipzig, Mannheim und Siegen beschäftigt die ABB Henschel Waggon Union etwa 2000 Mitarbeiter. PIH

■ Die Eisenbahnfährschiffe zwischen Mukran auf Rügen und dem litauischen Klaipeda sollen 1993 noch 60.000 Pkw transportieren; künftig rechnet man mit 100.000 Pkw in zwölf Monaten. Das beschlossen 25 Verkaufschefs bei einer Probeverladung von Regel- in Breitspurwagen. Der Landweg über Polen oder Ungarn ist durch zahlreiche Grenzaufenthalte zu lang und zu unsicher.
forst

■ Die AEG baut sechs fünfteilige dieselelektrische Triebzüge für die Griechischen Staatsbahnen. Die Züge für ein Auftragsvolumen von 100 Millionen Mark werden ab Frühjahr 1994 in Hennigsdorf gefertigt und sollen ab Frühjahr 1995 ausgeliefert werden. Als Einsatzstrecken sind Athen–Thessaloniki und Athen–Alexandroupolis vorgesehen. Von 1986 bis 1989 war Hennigsdorf, damals noch als VEB "Hans Beimler", im Zusammenwirken mit der AEG bereits an der Lieferung von zwölf vierteiligen InterCity-Triebzügen für Griechenland beteiligt.

■ Die Hersfelder Eisenbahn-Gesellschaft soll den Schienenbetrieb zum Jahresende einstellen. Die Entscheidung des Aufsichtsrates wird damit begründet, daß nach dem Wegfall der innerdeutschen Grenze die von der Hersfelder Bahn gefahrenen Kalizüge über den ehemaligen Grenzbahnhof Gerstungen gefahren werden können. Das derzeitige Defizit der Bahn beträgt 1,7 Millionen Mark pro Jahr. glöck

Modell Eisen Bahner

GÜTERSCHUPPEN

AUSGABE SEPTEMBER 1993

ANZEIGENSCHLUSS FÜR DIE NÄCHSTERREICHBARE AUSGABE HEFT 10/93 IST AM 13. SEPTEMBER 1993

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

BIETE

Wiking, Herpa, Albedo, ca. 700 St., 20-seitige Liste gegen 2,50,- Bfm. von K. Wenders, Postfach 3223, 52119 Herzogenrath

Wegen Spurwechsel günstig zu verk. für halben Preis, in Spur H0, 9 Lokomotiven, 21 Reisewaggons, 22 Güterwagen, 1x SKL mit Beiwagen, bitte Liste anfordern, nur schriftlich, da kein Telefon. M. Förster, Oeserstr. 107, 65934 Frankfurt

Herr H0m-Schmalspurtransp.wgn. Angebote bitte mit 1,- Rückporto einsenden! 1a Zust.! O. Günther, Siedlungsstr. 8, 08297 Zwonitz

Liliput H0e-Liste gegen DM 2,- in Briefmarken. B. Beckmann, Kneippweg 5, 30451 Hannover

Achtung TT-Dampflok-Fans! Umbau für vorbildl. Qualmen im Stand u. aller Fahrstufen, für 01, 23/35, 56er, 81, 86, 92 u. Kleinserienmodelle, ausf. Info gg. Freiumschlag bei K. Schmidt, Lenzener Str. 21c, 19322 Wittenberge

Hruska (Permot) BR 91, Vitrinenmod., originalverp., 150,- DM, D. Janowski, Tietjenstr. 28, 12309 Berlin

Biete Stck. Hefte ME, 1975-1988, Stck. 0.80 DM. Tausch gegen Spur S, Loks o. Wagen möglich. A. Göthing, Wustrower Str. 25, 1093 Berlin

Kleinserien in H0, TT, N, in guter Qualität fertigt ab sofort MH-Modelle, Katalog gg. DM 10,- in Schein oder Briefmarken, MH-Modelle, Postf. 1422, 58014 Hagen

Reduziere meine umfangreiche EP.2-Sammlung, auch Tausch, FAIRE Preise, Kontakt Tel. 04073/85810, Fax 04531/806740 Kurtze

Verkaufe H0 + H0m + I + N, Rollendes Material, meist 2 Leiter Gl., Bierwagen Märklin, viele Kleinserien, Metrop, Lemaco, Ferro Suisse, z.B. Drehscheibe Matchbox Yesteryear. Listen gegen Freiumschlag: Weber, Pragerstr. 29, 67069 Ludwigshafen

Piko Express von 1950 in Orig.-Karton, 3 Loks, 11 Wagen, Trafo, Schienen, Weichen etc., VB 650,-, sowie versch. Loks und Wagen von 1958 bis 1960. Tel. 0661/34605

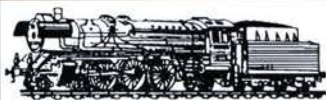
Achtung!! TT-Dampflok-Fans, Umbau für vorbildliches Qualmen im Stand u. aller Fahrstufen, für 01, 23/35, 56er, 81, 86, 92 u. Kleinserienmodelle. Ausf. Info gg. Freiumschlag bei K. Schmidt, Lenzener Str. 21c, 19332Wittenberg

H0e-Kleinserien-Modell EKB-V21, Deutz-Diesellok, grün, komplett aus Metall für 500,- DM abzugeben. Foto gegen 1,- DM Porto. Tel. 02254/2127

Bemo, Flm, Roco, Riv., u. a. Liste gg. Freicouvert bei R. Pieper, Bläserstr. 50, 79576 Weil/Rhein

TT-Anlage 1, 20x2,10 m, VB 500,-, Dias u. Fotos von Bus, O-Bus, DR u. Straba, neue Bundesländer, DR/DB-Dienstmützen, Schilder, Literaturliste gegen Freiumschlag. Noweck, Schwielowseestr. 117, 14548 Caputh, Tel. 033209/70444

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet



Modellbahnbox
Karlshorst

Neuwaren · Ankauf und Verkauf · Reparatur
Große Auswahl in N, TT, H0e, H0m, H0, 0, LGB
zu günstigen Preisen. Auch aus zweiter Hand.
LGB-Bahndämme aus Faserbeton (auch Formen
für den Selbstbau) von cm.

Di. - Fr. 10.00 - 13.00 und 14.00 - 18.00 Uhr · Sa. 9.00 - 12.30 Uhr
Tel. 030/5083041 · Treskowallee 104 · O-1157 Berlin · Am S-Bahnhof Berlin-Karlshorst

Verk. 777 Wiking, Herpa, Rietze, Roco, Breking, Prep. Pkw, Lkw, PC, Busse ab DM 1,-, Bildlisten "H0" DM 2,-. N. Schumm, Graf-Otto-Str. 31, 37154 Northeim

Alte Dampf-Eisenbahnen 1920 - 1959, Video Gratis-Prospekt von: Fleischmann-Film, 84028 Landshut, Altstadt 90, ME

Große transport. halbautom. Ilm LGB Ausstellungs-Anlage auf 7 Plattenmont. (5,20x2,70 m), 31 m Gleis, 12 Weichen, 4 Loks, 14 Wagen, Zuschauer-Barriere, Schaltpl. u. Beschreibg., preiswert zu verkaufen. 0341/8773262

KAUFE JEDE MODELLBAHN MODELLAUTOS/ALTES SPIELZEUG

Sonderangebote aus Großhandelsauflösung

TT	**Rokal** BR 24	nur	149,95
	BR **E** 250	nur	89,95
	Weichenpaar el.	nur	18,—
	Bogenweichenpaar el.	nur	17,—
	Doppelkreuzungsweiche el.	nur	13,—
	120 Kupplungen	nur	14,95
	2 Traktoren (incl. Versand)	nur	29,95
	2 GABELSTAPLER (incl. Vers.)	nur	**34,95**
	4 Wagenbausätze (tschechisch)	nur	39,95
	4 Lichtsignale (rot/grün)	nur	49,95
	4 4achs. Rekowg. grün	nur	39,95
	4 gebr. neuwertige D-Zug Wg.	nur	29,95
H0	BR 01 Boxpo	nur	79,95
	BR 38	nur	89,95
	BR 41	nur	89,95
	BR 56	nur	89,95
	BR 95	nur	109,95
	BR 38 mit (Windleitblechen)	nur	109,95
	E 244	nur	39,95
	ES 499	nur	39,95
	E 211	nur	59,95
	Russ. BO"+2 Wg. (Set)	nur	**109,95**
	5 verschiedene russische Zis-Lkw	nur	100,—
	4 Lichtsignale (H0)	nur	49,95
	FZ 2 Trafo Fahr & Licht	nur	49,95

Bestellungen, Angebote, Anfragen, Angebotslisten an
MICHAS BAHNHOF · AM TAUENTZIEN
NÜRNBERGER STR. 21 · 10789 BERLIN (30), ab 14 h
Telefon 030/2186611 . Fax 030/2182646

Wegen Spurwechsel günstig zu verk. für halben Preis, in Spur H0, 9 Lokomotiven, 21 Reisewaggons, 22 Güterwagen, 1x SKL mit Beiwagen, bitte Liste anfordern, nur schriftlich, da kein Telefon. M. Förster, Oeserstr. 107, 65934 Frankfurt



Alles für Ihre Modellbahn!

Den aktuellen BUSCH Gesamtkatalog erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler (oder gegen Einsendung von DM 4,– in Briefmarken direkt von uns).
BUSCH Modellbahn - Zubehör
Postf. 12 60 · D-68502 Viernheim

TT-Bahnen am U-Bhf. Seestraße
BERLINER TT-MODELLBAHN-VERSAND
H. Krümmling · 13353 Berlin · Seestr. 42 · ☎ 030/4542099

Liebe TT-Freunde!
Wie Sie sicher erfahren haben, ist die TT-Herstellerfirma Zeuke in einer sehr schwierigen Situation. Ein Neubeginn ist in Sicht, in der Zwischenzeit möchten wir Sie auf die zahlreichen Kleinserienhersteller und die Firma Krüger hinweisen. Weitere Informationen in Kürze. Die TT-Bahn mit der idealen Größe wird es noch sehr lange geben. Wir halten auch weiterhin INFO-Material bereit und bitten um einen Freiumschlag.

Sofort lieferbare Neuheiten
02550 Diesellok 229 DR 142,–
02231 Dampflok KEPV G8.2 132,–
SUPERAUSFÜHRUNG BR 56, neuer Motor
2240 Dampflok BR 86 DR neuer Motor 115,–
Die neuen Dampflokomotiven BR 56 und BR 86
haben sämtliche Speichenradsätze durchbrochen.
92400 Elektrolok E70 grün 195,-
92290 Dampfspeicherlok grün 320,-
– DAS MODELL DES JAHRES –
2813 Berlin 2000 Triebwagen 48,–
22249 Oberteil Lok 118 DR 26,–
9320 Autotransportwagen blau 44,–
In Kürze lieferbar
02332 Elektrolok BR 155 DR 159,–
pmt Kleinlokomotive KÖ II DR 225,–

92600 Diesellok BR V15 DR 240,–
TT-CLUB: Diesellokomotive BR 106DR orange 179,–
Ein fachmännisch überarbeitetes Modell einer früheren Serie mit ausgezeichneten Laufeigenschaften
TT-modellbau: Triebwagen ETA 177 in absoluter Superausführung aus Messing mit Ätz- und Feingußteilen.
Preis nach Ausführung ca. 1300,–
Vorbestellung erforderlich, Beschriftungswünsche sind möglich.
Über dieses Modell und die Ätzteile wie Modellkupplungen der Firma haben wir einen Sonderprospekt.
1000 Lademaß in feinster Metallausführung 16,50
TT-KURIER – Die spezielle TT-Zeitung – DM 7,50 – erscheint monatlich.
Probe-Musterheft gegen 3,– DM Rückporto

Biete Loks u. Wagen, Piko H0 u. andere. Liste gegen Freiumschlag. Jens Näder, Hämmelsgasse 12a, 97877 Wertheim. Tel.: zwecklos

H0-Preisen-Figuren günstig zu verkaufen, Angebot Nr. 10027 für DM 8,90,-, Liste gegen Freiumschlag. Boris Geier, Dorfstr. 8, 87746 Erkheim

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf



Verkaufe TT-Material, Loks u. Hänger zu alten Preisen. Liste gegen 1,- DM Rückporto. Volker Mütze, Borngasse 1, 01458 Ottendorf-Okrilla

Verk. Baumaschinen, Traktoren, 1:50, u. a. von Conrad, NZG, Ertl, Cursor usw., Bildliste "Bav." DM 2,-. N. Schumm, Graf-Otto-Str. 31, 37154 Northeim

ROLF RICHTER
Öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger
für alle Blechspielsachen von der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar in Mannheim
Beratung – Gutachten – Informationen
Tel. 06201/15997 Fax 06201/182891
Karlsruher Str. 2/8, 6940 Weinheim
Eisenbahnen – Dampfmaschinen – Schiffe – Automobile – Militärspielzeug

Verk. N-Vitrinen-Modelle mit ca. 40% Nachlaß; Liste geg. 2,- Rückporto. G. Schöneberg, Aachener Str. 59, 41061 Möchengladbach, Tel. 02161/33397

Spur H0: Loks, Wagen, Autos u. Biergläser, Eisenbahnmotive, Liste gegen DM 2,50 bei: Stößel, R.-Köcher-Str. 1. 07356 Lobenstein

Biete TT Bahnen, Loks, Wagen und Gleise, Liste anfordern. Dietmar Krause, Mozartallee 25, 01609 Gröditz.

Alte 0-Spur Dreileiter-Wagen, Loks, Weichen, Schienen, Stadt Ilm, Zeuke, zu verk. Fax 04488/71776.

Verk. Yesteryear, Dinky, Gama, Solido, Eligor, Bildliste "1:43" DM 2,-. N. Schumm, Graf-Otto-Str. 31, 37154 Northeim

Eisenbahn-Magazin, 1989-91, Miba, 1965-74, 1977-92. G. Metz, Lärchenweg19, 38667 Bad Harzburg

Altes Spielzeug, Eisenbahnen, An-/Verkauf seit 1980. Hebeling, 1 Berlin 62, Hohenfriedbergstr. 5, Mo.-Fr. 17-18.30 Uhr, Sa. 10-13 Uhr, 030/7842346 H

TT Hobby-Auflösung Zeuke BTTB Eigenbauten. Liste gegen Freiumschlag. Käseberg, Wilhelm-Eichler-Str. 17, 01445 Radebeul

BAUEN SIE IHREN TRAUM!
Wir liefern Ihnen die Präzisionswerkzeuge, die Werkstoffe und die Werkzeugmaschinen, damit Sie Ihre Eisenbahnträume nachbauen können.
FOHRMANN HAT EIN HERZ FÜR ALLE MODELLBAUER - UND DIE LANGJÄHRIGE ERFAHRUNG
Den sehr informativen Lieferkatalog MEB senden wir Ihnen gern gegen DM 6,50 per Scheck oder in Briefmarken zu. (Ausland: gegen 6 internat. Antwortscheine). Diese Schutzgebühr wird beim Kauf angerechnet.



fohrmann-WERKZEUGE GmbH
für Feinmechanik und Modellbau
Sydowstr. 7c-d · D-45731 Waltrop · Tel. 02309/2962

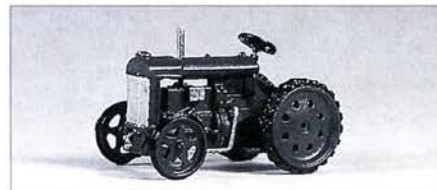
I.M.U. Berlin präsentiert: Neue Modelle in H0



Art-Nr. 06503/1
Rallye Manta II in gelb
DM **14,95** Stück*



Art.-Nr. 05504 Opel Kadett C in 5 neuen Farben: ocker, weiß, blau, lila, grün.
„Die Motz-Cars“
DM **9,95** Stück*



Art.-Nr. 09911
Trecker (Ford)
Vorkriegs-Modell
DM **34,95** Stück*

* unverbindliche Preisempfehlung

Fragen Sie Ihren Fachhändler!
I.M.U. Modellauto, 12347 Berlin, Jahnstraße 40

Händleranzeigen sind mit „H“ gekennzeichnet

01127 Dresden, Hans-Dieter Hertel, Konkordienstr. 38
01187 Dresden, Modellbahn Liebscher, Zwickauer Str. 158
01237 Dresden, Modellbau Peter, Reicker Str. 104
01307 Dresden, Tan Modellbau, Pfotenhauerstr. 66
01309 Dresden, Fa. Schubert, Hüblerstr. 11
01324 Dresden, Uhlmann Modelltechnik, Trebeweg 11
01445 Radebeul, Rosemarie und Werner Zeibig, Ernst-Thälmann-Str. 11
01640 Coswig, Modellbahn Siewert, Lessingstr. 13
01796 Pirna, Modellbahn und Spielwaren, Donaische Str. 41
01809 Heidenau, Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4
01855 Sebnitz, Modellbahn- und Basteleck, Burggässchen 1
01904 Neukirch, Fa. Kaufer, Hauptstr. 44b
01936 Königsbrück, Modellbahn Pofand, Alte Poststr. 7
01968 Senftenberg-See, Horst Bergmann, Kormoranstr. 4
02625 Bautzen, Elektro-Quelle, Neusalzaer Str. 17
02708 Löbau, Spielzeugland, Rittergasse 3
02763 Zittau, Haltepunkt, Johannisstr. 8
02994 Bernsdorf, Harald Mehlhose, Dresdner Str. 26
03046 Cottbus, Böcking und Sohn, Spremberger Str. 26
04109 Leipzig, Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4
04177 Leipzig, Modellbahn Felber GmbH, Kuhturmstr. 22
04229 Leipzig, A. Nitsche, Altranstädter Str. 44, 0341/4784280
04275 Leipzig, Fa. Günseld, Karl-Liebknecht-Str. 101
04289 Leipzig, Karsten Klinger, Prager Str. 275
04318 Leipzig, Bernd Missler, Martinstr. 3
04880 Dommitzsch, Fa. Gustav Jürgen, Inh. Sigmar Friedrich, Leipziger Str. 13
06110 Halle, Modellbahncenter, Beesener Str. 2
06114 Halle, Fa. Hoffmann, Str. d. DSF 96
06188 Peissen, Trutz-Toys, Gewerbepark
06268 Querfurt, Hobby-Shop K. Hebenstreit, Merseburger Str. 11
06484 Quedlinburg, Modellbahn-Service, Stieg 16
06618 Naumburg, Modellbahneck, Freyburger Str. 4
06667 Weissenfels, Modellbahn Erhardt, Beuditzstr. 2a
07318 Saalfeld, Joachim Heinecke GmbH, Postfach 152, Köditzgasse 21
07381 Pössneck, Günthers Hobbythek, Schillerplatz 2
08107 Kirchberg, Spielwaren und Elektroartikel, Torstr. 2
08223 Falkenstein, Falkensteiner Modellbahnstube, August-Bebel-Str. 49
08280 Aue, C. A. Schieck, Auerhammer Str. 1
08289 Schneeberg, Peter Lorenz, Forststr. 13
08297 Zwönitz, Olaf Günther, Siedlungsstr. 8
08468 Reichenbach, Modellbahn Spitzner, Albertistr.16
08523 Plauen, Eisenbahn-Treffpunkt, Neundorfer Str.
08523 Plauen, Spielwaren Rösner, Thomas-Mann-Str. 14
09212 Limbach, Oberfroh Modellbahnladen, Bernhardstr. 15
09326 Geringswalde, Modelbahnhof, Dresdner Str. 27
09366 Stollberg, Modellbahnen Junghans, Rudolf-Breitscheid-Str. 17
09419 Thum, Fa. W. Oelmann, Greifensteinstr. 5
10119 Berlin, Fliegender Hamburger, Wilhelm-Pieck-Str. 98
10178 Berlin, Waggon-Treff, Rosenstr. 3
10247 Berlin, Modellbahncenter Hosse, Glatzer Str. 1

Modell Eisen Bahner

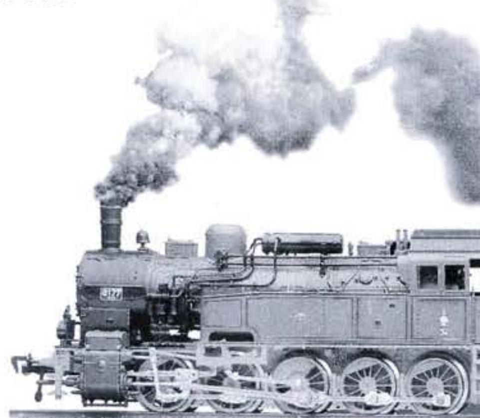
Die nächste Ausgabe erscheint am 6. Oktober! Den MODELLEISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten.

10318 Berlin, Modellbahnbox Karlshorst, Hermann-Dunker-Str. 104
10405 Berlin, Modellbahn Haberditzel, Greifswalder Str. 2,
10407 Berlin, Detlef Appel, Hans-Otto-Str. 7,
10437 Berlin, Günter Peter, Kopenhagener Str. 73
10589 Berlin, Modellbahnen, Mierendorfplatz 16
10711 Berlin, Schiffs- und Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Straße 26
10789 Berlin, Modellbahnen Turberg, Rankestr. 24
10789 Berlin, Michas Bahnhof, Nürnberger Str. 21
10823 Berlin, Modellbahn Rudolf Schmitt, Dominicusstr. 25
10827 Berlin, Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2
12045 Berlin, Modellbahn- und Spielwarenparadies, Sonnenallee 63
12051 Berlin, Hardenberg LGB-Station, Siegfriedstr.1
12105 Berlin, Peter Gierke, Suttnerstr. 2
12105 Berlin, Modellbahn Pietsch, Pruehss-Str. 34
12157 Berlin, Eisenbahnen Vogelbusch, Cranachstr. 9
12159 Berlin, Modellfahrzeug Herrmann, Haehnelstr. 11a
12163 Berlin, Lokschuppen, Markelstr. 7
13088 Berlin, Fritko Modellbahntreff, Berliner Allee 98
13159 Berlin, Modelleisenbahnen Pankow, Berliner Str. 48
13353 Berlin, Fa. Krümmling, Seestr. 42
13359 Berlin, Peter Brause, Drontheimer Str. 1
13439 Berlin, Spielkiste Spielwarenhandel GmbH, Senftenberger Ring 13
13509 Berlin, LGB Markt, Holzhauser Str. 59
13581 Berlin, Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13a
13585 Berlin, Spandauer Lok-Werkstatt, Bismarckstr. 61
14169 Berlin, Modellbahnen in Zehlendorf, Berliner Str. 37
14476 Eiche, Modellbahnhof, Hauptstr. 89
14712 Rathenow, Stettmann's Modellbahnen, Rhinower Str. 4
14943 Luckenwalde, Neumann Elektronik, Baruther Str. 27
15848 Beeskow, Spielwaren Jäschke, Theodor-Fontane-Str. 4/8
16321 Bernau, Spielwarenfachhandel J. Bostedt und D. Fischer, Breite Str. 13
16816 Neuruppin, Werner Baumgärtel, Siechenstr. 17
17291 Prenzlau, Brigitte Simon, Stettiner Str. 26
17489 Greifswald, Modellbahn-Service J. Schildauer, Steinbecker Str. 27
18055 Rostock, Elektro Schultz, Lange Str. 3
19053 Schwerin, Thomas Glusing, Mecklenburger Str. 5

19322 Wittenberge, Modellbahnstudio Hinz, Lenzener Str. 75d
19370 Parchim, Borrmanns Modelleisenbahn-Treff, Blutstr. 3
20099 Hamburg, Modellbahn Ramm, Lange Reihe 17
20255 Hamburg, Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70
20354 Hamburg, Wede Fachhandlung, Grosse Bleichen 36
21682 Stade, Modellbahn Wilhelmy, Fischmarkt 11
22041 Hamburg, Rita Herold, Holzmühlenstr. 33
22083 Hamburg, Modellbahnkiste, Imstedt 31
22087 Hamburg, Modellbahn Hesse, Landwehr 29
22113 Oststeinbeck, Modellbahnenbahnhof Max Engel, Im Hegen 4
22177 Hamburg, Spiel- und Hobby Haus, Bramfelder Chaussee 251
22299 Hamburg, Meyers Modellbahn, Barmbeker Str. 171
23552 Lübeck, Emil's Sammlerbörse, Krähenstr. 32-34
23966 Wismar, Modellbahn-Börse, Dankwartstr. 52
24103 Kiel, Modellbahn Ofterdinger, Schülperbaum 2
26789 Leer, Hobby-Shop, Bremer Str. 6
28237 Bremen, Roland Modellbahnstudio GmbH & Co KG, Gröpelinger Heerstr. 165
28779 Bremen, Auto und Bahn Modellspielwaren, Kapitän-Dallmann-Str. 2
30451 Hannover, Schmalspur- und Feldbahn, Limmerstr. 79
31582 Nienburg, Nienburger Eisenbahn- und Modelleisenbahn Club E.V., Berliner Ring 45
31582 Nienburg, DEV Bücherladen, Kantstr. 18
33613 Bielefeld, Die Drehscheibe, Jöllenbeckerstr. 205
33617 Bielefeld, MEC Bielefeld, Am Lauksberg 14
34127 Kassel, Raabe's Spielzeugkiste, Holländische Str. 99
35510 Butzbach, Günter Schott, Hoch-Weideler-Str. 4a
35708 Haiger, Modellbahnen, Flug- und Schiffsmodelle, Hüttenstr. 1
37603 Holzminden, Matthias Streicher, Wilhelmstr. 30
38100 Braunschweig, Modellbahn-Center, Marstall 16

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELLEISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Olboeter, Tel. 030/47805233. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe auf.

38640 Goslar, Hottenrott Einzelhandel GmbH, Bäckerstr. 104
38678 Clausthal-Z., Mineralienecke Clausthal, Bergstr. 31
39108 Magdeburg, Modelleisenbahnen E. Haseloff, Olvenstedter Str. 13
39539 Havelberg, Stettmanns Modellbahn, Domstr. 14
39576 Stendal, Fa. W. Liebisch, Breite Str. 25
40545 Düsseldorf, Modellbahnstube, Markgrafenstr. 1
40625 Düsseldorf, Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15
40721 Hilden, Modellbahnladen Hilden, Benrather Str. 4
40764 Langenfeld, Spiel- und Hobby-Studio, Solinger Str. 87
40789 Monheim, May's Spielkiste, Alte Schulstr. 35
42103 Wuppertal, Jul's Walbrecht, Poststr. 9
42281 Wuppertal, Matschke Modellbahn, Schützenstr. 90
42289 Wuppertal, Modellbahn Apitz, Rübenstr. 5
44141 Dortmund, Der Lokschuppen, Märkische Str. 227
44287 Dortmund, Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133
44809 Bochum, Spielzeugparadies Wagner und Raschka OHG, Dorstener Str. 217
45276 Essen, Buchhandlung im Eisenbahnmuseum, Grendtor 15
46483 Wesel, Modellbahn Luebke, Heuberg 9
47051 Duisburg, Spiel und Hobby Kupsch, Philosophenweg 3
47053 Duisburg, Die Spielkiste, Heerstr. 109
47441 Moers, Spiel und Hobby Becker, Friedrichstr. 65
47533 Kleve, Miniaturbahnen Stichting, Hoher Weg 47
47638 Straelen, Modellbau Seiler, Josefstr. 2
48143 Münster, Wiemo Modellbahntreff, Jüdefelder Str. 37
48683 Ahaus, MBS Vertriebs GmbH, Industriestr. 9
49078 Osnabrück, Modellbahn-Service, Lotter Str. 16
49342 Diepholz, Diepholzer Eisenbahnfreunde, Postfach 1266
50667 Köln, Peter W. Feldhaus GmbH & Co, Schildergasse 46-48
50827 Köln, Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664
51375 Leverkusen, Modellbahn-Center Leverkusen, Bensbergerstr. 80
51379 Leverkusen, BW-Opladen, Düsseldorfer Str. 173
52134 Herzogenrath, Modellbahn Etschenberg, Bicherouxstr. 5-7
53111 Bonn, Modellbahnstation M. Siffert, Rosental 52
54290 Trier, Friedr. Theisen, Metzelstr. 19-20
55130 Mainz, Weisenauer Modellbahnladen, Wormser Str. 91
56564 Neuwied, Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50



58553 Halver, Modellbahn Betriebswerk, Von-Vincke-Str.13
59929 Brilon, Modellbahnstübchen K.-H. Heine, Siepenweg 5
60311 Frankfurt, E. Häfner Spielzeugkiste, Kurt-Schumacher-Str. 31
60431 Frankfurt, Fa.PM, Ginnheimer Landstr. 191-195
64283 Darmstadt, Der Lokschuppen, Hochstr. 9
64319 Pfungstadt, Modellbahncenter, Borngasse 5
65428 Rüsselsheim, Spiel- und Hobby Peter Kromschröder, Europaplatz 2
65929 Frankfurt, Modellbahn Spiel- und Hobby-Treff, Dalbergstr./Ecke Albanusstr. 80
67112 Mutterstadt, Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28
68165 Mannheim, Die Modelldrehscheibe, Seckenheimer Str. 73
68309 Mannheim, Modellbahn-Treff, Dürkheimer Str. 20
69214 Eppelheim, Klaus Schumann, Schützen-/Ecke R.-Wagner-Str.
70178 Stuttgart, Modelleisenbahn-Center, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.
71032 Böblingen, Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44
71229 Leonberg, Modellbahn Hennig, Bahnhofstr. 1
71334 Waiblingen, Eisenbahn-Treffpunkt Schweickardt, Rathausstr. 94
73568 Durlangen, Wagner Modellbahntechnik, Schmiedeweg 6
74072 Heilbronn, Hobby Eberhardt, Kirchbrunnenstr. 16+23
76133 Karlsruhe, Modellbahn Seyfried, Kaiserstr. 121
76356 Weingarten, Modellbahnshop, Schillerstr. 1
79104 Freiburg, Modellbahntreff, Habsburgerstr. 51
81379 München, Fachbuchzentrum, Wolfratshauser Str. 62
82110 Germering, Günther F. Hödl, Otto-Wagner-Str. 4
88630 Pfullendorf, Der Spielzeugladen, Hauptstr.22
89073 Ulm, Spielwaren Sindel GmbH & Co KG, Neue Str. 71
90103 Nürnberg, Buchhandlung Emil Jakob, Postfach 9320
90419 Nürnberg, Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109
90443 Nürnberg, Modellbahn Herrmann, Gibitzenhofstr. 17
90451 Nürnberg, Modellbahn-Vertrieb Dieter Scholz, Nördlinger Str. 13
90459 Nürnberg, Modellbahntreff, Wölckernstr. 34
91054 Erlangen, Der Modellbahnladen, Friedrichstr. 41
95615 Marktredwitz, Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46
96047 Bamberg, Modellbahn- und Autoladen, Kapuzinerstr. 23
96215 Lichtenfels, Modellbahn-Treff, Coburger Str. 8
97236 Randersacker, Hobby-Shop, Gerbrunner Str. 2, 0931/706904
99084 Erfurt, Radio Kästner, Lange Brücke 44
99091 Erfurt, Trutz-Toys, Mittelhäuser Str. 42
99867 Gotha, In der City, Schwabhäuser Str. 38
99897 Tambach-Dietharz, PC-Service & Modellbau, Schmalkalder Str. 39
A-1050 Wien, Modelleisenbahnen Rudolf Wernegger, Margaretenstr. 160
A-1070 Wien, Hobby Sommer Modellbaugesellschaft, Neubaugasse 26
A-4020 Linz, Hobby- und Modellbau Handelsgesellschaft mbH, Bürgerstr. 14
CH-3011 Bern, Walter Gschwandner, Spitalgasse 24
CH-4051 Basel, Fa. Beltrami, Spalenvorstadt 22
CH-5432 Neuenhof, Tivoli Hobby- und Modellbahnen AG, Züricher Str. 156
S-20022 Malmoe, Frank Stellvalls, Box 3073

Biete

Sammlungsauflösung! Sehr günstig: Buchfahrpläne, Kursbücher, EM, EK, MBR, Die Bu.-Bahn, Bücher, Literatur, Kataloge, Zuglaufschilder, Bilder, Poster u.a.m., Liste geg. 2,- von W. Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Handgearb. 4-Zoll Spurw. Dampflok mit wasserf. Tender, Pr. P3, Kupferkessel, Petrol-Hzg., innenlieg. Allan-Steuerung und Rollenprüfst. zu verk., nähere Ang. u. Fotos: 0341/8773262

Verkaufe EK + EM-Hefte, komplette Jahrgänge, je 40 DM, auch einzeln je 4,- DM pro Heft, EK 89-92/EM 91-92, mit Ordner. Uwe Deimel, Frauenkopfstr. 11, 70184 Stuttgart

Prefo-Feldbahn, originalverpackt, ungebraucht, gegen Gebot. Tel. 05241/47809

Eisenbahn-Magazin, Jahrgänge 81, 82, 85, 86, kpl. im Ordner; suche Piko BR 55 oder BR 66. Dirk Schulze, Neugasse 14, 61184 Karben, Tel. 06039/3827

Biete TT Material unter anderen 30 Loks, 100Gw, 85Rw, Gleismaterial, Ersatzteile von BR110, 119, 118, 211, 242 und anderen zum Tausch gegen H0-Material. Bitte nur Dampf und Dieselloks und Wagen, nur Tausch oder komplett, Verkauf T. Mühlmann, Enderstraße 10, 04177 Leipzig

Verkaufe H0-Material, überwieg. DDR u. neuwertig (17 Dampfloks/100 Wagen/-Bausätze/Pilzgleis/Zubehör), VB 4200,- DM. Auskunft unter Tel. Casekow 033331/64065, nach 19 Uhr

Märklin, limit. Aufl., Jubiläum, Adler, Sp. I, 1935-1985, VB 7000,-, Krokodil 5755 H0, VB 5000,-, Autozug 2863 H0, VB 700,-, Jubiläumsgarnitur Märklin 0050, VB 1900,-, Mimitrixanlage, VB 3000,-. Tel. 07154/70555, FAX 183115

Piko H0: Rollendes Material, billig abzugeben, Liste gegen frank. Rückumschlag. Manfred Graf, bei Nissel, Fontanestr. 83, 16761 Hennigsdorf

Märklin-Liebhaber sucht von Privat Vorkriegs-Eisenbahnkomplett-Anlage oder Einzelstücke, hoher Wert äußerst angenehm, gern auch nur kostenl. Begutachtung, Dr. Koch, Schillerstr. 33, 69257 Wiesenbach. Tel. 06223/49413

Suche Baumaschinenmodelle H0 v. UMEX, Schuco-Piccolo u. Roco in jedem Zustand - ferner Autos H0 v. EKO u. Anguplas. Tel. 09843/1300, v. 18-21 h

Suche

Loks und Wagen, Signale, Lampen für Spur N, auch beschädigt oder defekt, alles anbieten. J. Kränsel, Krämerstr. 2, 18055 Rostock

Suche Märklin K-Schienen, gut erhalten + preiswert. C. Künemund, Nagelsbüchel 63, 51688 Wipperfürth. 02267/9659

Suche Fotos von Bahnanlagen/ Bahngebäuden/BW der Prignitzer 750 mm Bahn, speziell: Kyritz. R. Schöner, Weser 9, 38259 Salzgitter

TT-Modellbahn gesucht von BTTB Zeuke Rokal u. dergleichen. U. Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm

Wer kann helfen? Suche versch. Läutewerke (Bahnübergänge u. von Dampflokomotiven) sowie Kuppel- oder Treibstangen, Feuertür, Führerhauslaternen, versch. Druckmanometer u. Schmierpumpen (Hand). Franz Dubovy, Schillerstr. 12, 64319 Pfungstadt. Tel. 06157/5000 Fax 06157/4987

Preiswerte Modellbahntechnik in Riesenauswahl

MAX ENGEL

MODELLBAHNHOF OSTSTEINBEK

geöffnet: Mo.–Fr. 9.00–18.00 Uhr, Sa. 9.00–13.00 Uhr

2000 Oststeinbek · Im Hegen 4 · Tel.: 040/712 00 64
hinter Wertkauf – bei den Eisenbahnwagen – Eigene Parkplätze
Autobahnabfahrt Hamburg-Öjendorf

SCHÄFER LGB GROSSBAHN-CENTER

IHR SPEZIALGESCHÄFT FÜR ALLE



POLA · NOCH · SALOTA · MAGNUS · PREISER ARTIKEL

FERDINANDSTRASSE 30 · D-61348 BAD HOMBURG V.D.H.
TELEFON 0 61 72/2 13 73 · FAX 0 61 72/69 05 21

PREISLISTEN GEGEN DM 3,50 IN BRIEFMARKEN

Suche

Suche Opel H0-Modelle, sowie Matchbox 1:75 u. Superfast Zust., M-MB, Angeb. an: R. Holländer, Am Schäferseck 6, 67373 Dudenhofen

Su. f. Piko-N: Weichen, Lichtsignale u. Gebäude. Bitte Angeb. m. Preis. R. Vetter, Tolstoiweg 2, 18273 Güstrow

Suche Bücher/Hefte u. Broschüren über die Spreewaldbahn. Dirk Hoffmann, Stettiner Str. 21, 27616 Beverstedt

Werkzeuge, Maschinen, Kleinstprofile, Metall und Holz, Bleche, Sperr- und Balsaholz, Muttern und Schrauben M 1 - M 6, Ritzel, Stirnräder u. Schnekken, für Modellbauer und Modellbahnzubehör. Katalog (ca. 235 Seiten) anfordern mit DM 10,– in Briefmarken.
Haible KG · Postfach 1607 · 89206 Neu-Ulm

Laternen, Mützen, Schilder u. sonstige Raritäten der Deutschen Bahn von vor 1945 gesucht. O. Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, 70197 Stuttgart 1, Tel. 0711/655106

Suche ältere DDR-Modellautos, z.B. Trabant 500 + 601 Modelle (alle Größen) + Pappbastelbögen. W. Meinecke, Habigerstieg 17, 21079 Hamburg

H0/TT/N Bahnen + Autos jeder Größenordnung gegen bar. Preisangebote an: G. Krimphoff, Tiedexer Tor 12, 37574 Einbeck

Modelleisenbahner, 1952-68. Grobel, Lennestraße 72, 15234 Frankfurt/Oder

Baukran Nr. 760 v. Preiser, ca. 1967, dringend gesucht. Tel. 09843/1300, v. 18-21 h

Suche Fabrikschilder alter Eisenbahnwagen, auch beschädigt, von DB/DR/-Werk/Industriebahnen (deutschsprachig), beste Bez. o. Tausch. C. Tippe, Wallstr. 23, W-7585 Lichtenau, 07227/4591

Suche ältere DDR-Modellautos, z.B. Trabant 500/601 Modelle (alle Größen) + Pappbastelbögen. W. Meinecke, Habigerstieg 17, W-2100 Hamburg 90

Suche für Märklin H0 Gehäuse des ST 800 (Bj. 53) Triebkopfes, Edelmann. Tel. 05383/245

Mögl. billig Oberl.-Mat. in TT. Zimmermann. A.-Herzen-Str. 43, 01109 Dresden, Tel. 0351/584832

Suche Fotos und Literatur zur Altmarkbahn, Kleinbahn Emden-Greetsiel, Kleinbahn Aurich. Troeger, Postfach 62, 29560 Suhlendorf, Tel. 05820/678

HAMO Märklin für 2 L Gleichstrom
Wir haben für Sie noch ein Riesen-Angebot vorrätig
Angebotsliste geg. Freiumschlag o. 1,- DM in Briefm.
ÖVERMANN MODELLBAHN
Gneisenaustraße 102 · 4100 Duisburg 1
Telefon 0203/359090, dienstags ab 13 Uhr geschlossen

Suche Eis.-Bild-Serien V, Archiv Illner. Riedel, Prinzeß.-Luise-Str. 118, 45479 Mülheim-Ruhr. Tel. 0208/423613

PiKo N, Motore u. Drehschwg., biete: H0e, H0n, u. TT. Kleinstdreharb. zu fairen Preisen

Ältere Roco u. Roskopf Militärmodelle sowie Flugplatzzubehör in H0 v. Preiser gesucht. Tel. 09843/1300, v. 18-21 h

Suche aus transpress 1983: Fachbuch Grundausrüstungen, Schienenfahrzeugtechnik von Töpfer. Chiffre ME09/746662

Suche Faller Hittrain und Playtrain, Fleischmann H0-Erz-Wagen Nr. 1489, Gerhard Amler, Mozartstr. 65, 83512 Wasserburg. Tel. 08071/6419

Suche alte Permot Automodelle (Hruska), Eisenbahnmodelle (Hruska), Straßenbahnmodelle (Permot) sowie Obus Modelle (60 Jahre), alles H0. D. Lanzke, Postfach 1144, 3584 Bad Zwesten, Tel./-Fax 05626/679

Suche Faller-Flugzeugmodelle M 1:100, ungebaut u. Preiser-Military Zubehör 1:90. Tel. 09843/1300, v. 18-21 h

AN- VERKAUF
Modelleisenbahnen
Autos · 2. Hand
ROLF HERRMANN
BERLIN 41
Hähnelstraße 11a
Nähe Innsbrucker Platz ✆ **8 52 11 14**

Fotos u. Zeichnung. v. der Adler v. Stephenson 1835. Biete: Loks u. Wagen in TT, H0e u. H0m. 030/6374769

SUPER – DAS NEUE ANGEBOT VOM MODELL EISENBAHNER!

Das Modell Eisen Bahner Fahrzeuglexikon komplett!

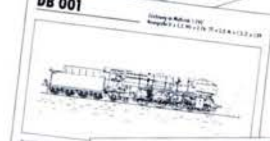
Für alle Modell Eisenbahner-Leser, die nicht von Anfang an dabei waren, bieten wir alle 118 im Heft erschienenen farbigen Karten und 16 Startkarten, die nicht im MEB veröffentlicht wurden!

- **Ein umfassender Überblick von Triebfahrzeugen über Reisezugwagen bis hin zu Güterwagen**
- **alle Abbildungen in Originalfarben**
- **die wichtigsten technischen Daten und Maße**
- **auf Karton zum Sammeln**

Alles komplett nur DM 31,50











BESTELLCOUPON

(Lieferung solange der Vorrat reicht) für das Komplettset – mit bisher erschienenen 118 Karteikarten sowie 16 nicht im Heft veröffentlichte Startkarten.

❑ Ja, ich bestelle ______ Stück FAHRZEUG-LEXIKON-Komplettsets zum Preis von nur DM 31,50 pro Stück (inkl. Porto und Verpackung). Ich zahle den Gesamtbetrag von DM ______

❑ bequem und einfach per Bankeinzug
Kontonummer (kein Sparkonto): ______
Bankleitzahl (bitte vom Scheck abschreiben): ______
Name des Kreditinstituts: ______
Name, Vorname: ______
Straße, Hausnummer: ______
PLZ, Ort: ☐ O ☐ W ______

❑ per beiliegenden Verrechnungsscheck.

Datum, Unterschrift: ______ 134

SONDERVERKAUF

Totale Lagerräumung - letzte Chance!

- Mängelexemplare aktueller Bücher (Ausstellungsware)
- Restexemplare vergriffener Titel
- gebundene Jahrgänge verschiedener Zeitschriften (vor 1989)
- Themenbereiche: Auto, Luftfahrt, Maritim, Eisenbahn
- alles zu Tiefstpreisen



Ort: transpress-Verlag · 10117 Berlin
Französische Str. 13/14 - auf dem Hof
Termin: **24. September** 1993, 10.00 - 19.00 Uhr





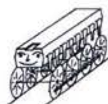
Modell-Großbahnen -Station Hardenberg

SCHAUFENSTER-FAHRBETRIEB
LGB-Spezialgeschäft mit Versand
Wimmer-Zinnmodelle

Umfassendes Großbahnzubehör, LGB-Ersatz- u. Einzelteile, elektronische Baugruppen, Magnus, Regner-Feldbahn, Bachmann, USA-Trains u. v. m.

Siegfriedstr. 1 · 12051 Berlin · Tel. 030/6255214 · Fax 030/6268156
Öffnungszeiten: Di.–Fr. 9–18 Uhr, Sa. 9–13 Uhr (Montag geschlossen)

Fordern Sie unsere Versandliste gegen DM 8,– (Briefmarken) an!



M. Zaade Modellbahnelektronik

Modellbahnbausätze
Digitaltechnik
Steuerungstechnik
Softwarelösungen
Reparaturen und Umbauten

Kastanienallee 65, 3300 Braunschweig
Tel. 0531/790498 Fax 0531/790498 ab 14 Uhr

Wir bieten Ihnen Modellbahnelektronik zu attraktiven Preisen !

Bistabiles 12 V=Relais: 1 Spule 1450 Ohm, 2x2 Ein bzw. 2xUm, Kontaktbel. 1A. Solange Vorrat reicht. ***Sonderpreis DM 8,95***

Kunststoff-Lichtsignalbausätze, exakt Maßstab H0 mit sämtlichen Bauteilen incl. Vorwiderständen und ausführlicher Bauanleitung.

Selbstblock-Hauptsignal	**DM 4,95**	Selbstblock-Hauptsignal mit Vorsignal	**DM 8,95**
Hauptsignal	**DM 5,95**	Hauptsignal mit Vorsignal	**DM 8,95**
Ausfahrhauptsignal	**DM 8,95**	Ausfahrhauptsignal mit Vorsignal	**DM 9,95**
Vorsignal	**DM 5,95**	Gleissperrsignal (Zwerg)	**DM 3,95**

Einsteigerangebot ! Bausatz Lichtsignalsteuerung & Hauptsignal für 14 V Wechselspannung — Zum einmaligen Sonderpreis **DM 18,95**

Digital-Weichen & Magnetartikeldecoder: Für 4 Doppelspulantriebe oder 8 Entkuppler. Wechselstrom-Digital. Lieferung: Bausatz mit allen benötigten Teilen. ***DM 43,95***

Weitere Angebote : Baustellenblitz, Andreaskreuz-Blinkelektronik, Gleisbesetztmeldung, Aufenthaltsbaustein, Anfahr-Bremsbaustein, Fahrtrichtungsumschalter usw.

Lieferung gegen Vorkasse oder Verrechnungsscheck zuzügl. DM 6,- Versandpauschale. Unseren Katalog erhalten sie gegen DM 3,- in Briefmarken.

Suche BR 05 Wagner und BR 45, beide von Liliput und neuwertig. Tel. 0351/562574, 8-18 h

TT-Modellbahn gesucht von BTTB, Zeuke, Rokal u. dergl., U. Vollbracht, Mittelstr. 20, W-5830 Schwelm.

"AUS DEM DDR STRASSENBILD"
KrAZ-Tatra-Garant-Sil-Skoda
Robur-Wartburg-Zetor-IFA
Ural-EMW-Lanz-Framo-LIAZ
Modellbauversand T.H.O.R
R.-Breitscheid-Straße 47
16816 Neuruppin
Tel./Fax 03391/397884
KATALOG GEGEN 3,- DM ANFORDERN

Suche Piko, Schicht, Prefo, Ehlke H0-Loks u. Wagen, Zubehör auch von Gützold. Jens Näder bei Monika Rauer, Haslocher Weg 63, 97877 Wertheim.

Tausche

Tausche Märklin O: Lok E66/12920,versch. Wagen etc.; suche: Märklin O: 1758, 1770/15. K. Marcks, Carola 18, 04736 Waldheim

Biete in H0:
24 Dampf., 7 E-, 6 Diesel-Loks, 34 Reise-, 199 Güterw., div. Gleis-, Oberleit- u. Bastelmat.sowie Zub., Neuwert etwa 8000,-. Suche im Tausch: Spur N! Mögl. Gesamtab. Berger, Funktel. Telefon 0171/3303961 oder PF 32, 39552 Stendal

Verschiedenes

100 Jahre Magdeburger Hafen.
Vom 18.09.-19.09.93 von 9-18 Uhr finden im Magdeburger Hafen eine Modellbahnausstellung, eine historische Fahrzeugausstellung und andere Veranstaltungen statt. Ebenso besteht die Möglichkeit, an einer Hafenrundfahrt teilzunehmen.

SCHOLZ
MODELLEISENBAHNEN
CLICHYSTRASSE 8 • D-89518 HEIDENHEIM
TELEFON (0 73 21) 4 16 44/2 16 47
SOMMERAKTION ROCO Spur N

		1 Stück	3 St.	6 St.
24200 Personenwagen DB	DM	13,00	33,00	60,00
25041 Tonnendachwagen DB	DM	11,00	30,00.	50,00
25059 offener Güterwagen DB	DM	10,90	33,00	48,00
25038 Kesselwagen „**Agip**" DB	DM	15,00	40,00	70,00

Sonderangebote Minitrix, Arnold!! Liste gg. DM 2,00 in Briefmarken

Siku-Spezial-Börse am Sonntag, 31. Oktober 1993 in Münster/Westfalen, ABC Schützenhof, Steinfurter Str. 104. Auf dieser Börse werden nur SIKU-Plastik + Metallautos angeboten und angekauft. Ein Paradies für jeden Siku-Sammler. Info Fam. Breidenbach, Tel. 02553/4891, Fax 80770 H

Sind Sie TT-Modellbahner??? Dann sollten Sie uns kennenlernen: Info. gegen DM 3,- Rückporto beim: Arbeitskreis-TT-Modellbahn e.V., Wallburgstr. 4 in 42857 Remscheid

Gebe gegen Rückporto (5,-) unsortierte Infos und Prospekte von Bahn und Bus ab ca. 1980 ab., J. Kirschner, Kaiserstr. 33, 73760 Ostfildern

Stadtbahnwagen-Karlsruhe GT6 als Krawattenschieber. Echte Goldschmiedehandarbeit. Info geg. frankierten Rückumschlag bei: Kurt Schwab, Alte Karlsruher Str. 36a, 76227 Karlsruhe. Tel. 0721/496233

5 Jahre Ihre Zugbegleiter
Fachhandel und Versand der Fa. Dorst
8300 Landshut · Neustadt 452 · Inh. Erspenmüller
5 Jahre 1-a-Service
Angebote: z. B. Märklin Nr. 2200 St. 2,35 Nr. 5106 St. 1,99
Roco Nr. 43655 Lok SBB 460 DM 210,-.
Märklin 3368 DM 335,-.
Roco Nr. 43282 Mallet 98 schwarz DM 219,–.
Fleischmann Nr. 4440 ICE DM 299,-
Preisliste gegen DM 5,90 anfordern in unserem Büro:
IHRE ZUGBEGLEITER
Postfach - 84095 Fürth
Keine Verkaufsstelle

Alle Modellbahnen, alle Maßstäbe, alle Meinungen in der Modellbahn-Mailbox kostenlos und rund um die Uhr.Tel. 030/7823064

Modellbahn H0, Überholung u. Rep. von Märklin, Fleischm. u. Roco-Loks u. Wagen, per Anfrage evtl. Umbau v. Gleichauf Wechselstromsystem. Tel. 0841/390121, ab 16.30 h

Verkaufe
Eisenbahnsouv., Eisenbahn im Klingenth. Raum, 2,50, Geschich. 503658-7, 1,50, Aufk. Schmalsp. 1,50, 3,- Porto in Briefmark. beil. H. Schlosser, Markenkirchner Str. 72, 08267 Zwota

Veranstaltungen

Der Spielzeugmarkt des Nordens! Am So., 24.10.93, von 11-16 Uhr in 26180 Rastede-Hahn, Ammerlandhalle an der A 29, zw. Oldenburg und Wilhelmshaven, auf 2500 qm, An- u. Verkauf sowie Tausch von Modellautos, Eisenbahnen, Blechspielzeug, Puppen und altem Spielzeug, Info. Fam. Breidenbach, Tel. 02553/4891, Fax 02553/80770 H

2tes CMT-Regio am 16.10.93 in Berlin, Infos bei Philipp, Rolandstr. 54a, 13156 Berlin. Tel. 03301/3136354

ADLER MODELLSPIELZEUG-MÄRKTE:
seit 12 Jahren bekannt, beliebt, gut – veranstalten für Sie die Herbstmärkte beginnend am: **5.9., 52062 AACHEN,** Eurogress, Monheimsallee 52 ★ **5.9., 53113 BONN,** Kon.-Adenauer-Haus, F. Ebert-Allee 73–75 ★ **12.9., 50667 KÖLN,** Gürzenich, Martinstr. 29–37 ★ **19.9., 44139 DORTMUND**, Westfalenhalle-Goldsaal, Rheinlanddamm 200 ★ **19.9., 49074 OSNABRÜCK,** Stadthalle, Schloßwall 1–9 ★ **26.9., 51065 KÖLN-MÜLHEIM**, Stadthalle, Jan-Wellem-Str./Wienerpl. ★ **3.10., 58644 ISERLOHN,** Parkhalle, Alexanderhöhe ★ **3.10., 41061 MÖNCHENGLADBACH,** Kaiser-Friedr.-Halle, Hohenzollernstr. 15 ★ **ADLER-MÄRKTE** von 11 bis 16 Uhr geöffnet, bieten Tausch, An- und Verkauf von Modelleisenbahnen, Modellautos, alten Blechspielzeugen, Plüschtieren und Puppen. ★ **Auskunft, Anmeldung:** M. & RP. Cremer Veranstaltungs GmbH, Tel. 02103/51133 und 0203/746327, Fax 02103/52929.

NEU - NEU - ADLER-MÄRKTE am Samstag - NEU - NEU
18. 9., 40764 LANGENFELD, Schützenhalle Richrath, Kaiserstr. ★★★ **25. 9., 46236 BOTTROP,** Saalbau am Rathaus, Droste-Hülshoff-Platz ★★★ **ADLER-MÄRKTE** von 11 bis 16 Uhr geöffnet, bieten Tausch, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Modellautos, alten Blechspielzeugen, Plüschtieren u. Puppen. ★★★ **INFO:** Rolf P. Cremer Veranstaltungen, Tel. 02103/51133, Fax 02103/52929.

Reduzierte Preise • 2.-Wahl-Artikel
SOMMER-SONDERVERKAUF!!
Sonderliste 8/93 anfordern!

ACRYL-GLAS



VITRINEN / STAUBSCHUTZHAUBEN FÜR IHRE MODELLSAMMLUNG

- staubdicht
- UV-absorbierend
- für alle Maßstäbe
- über 60 System-Varianten

Fordern Sie den neuen Gesamtprospekt 92/93 (3,- in Briefmarken) von: ...

Herveling Product-Design
Gahlenfeldstr. 27a
D-58313 Herdecke (Ruhr)
Tel.: 0 23 30/8 18-1 · Fax 0 23 30/82 01

Veranstaltungen

Modelleisenbahnbörse, am 4.9.93 von 10-15 Uhr in Dresden-Kulturpalast am Altmarkt. Priv. An-u. Verkauf-Tausch. Info u. Bestellung: G. Steglich - W 8126 Hohenpeißenberg. Tel. u. Fax 08805/8138 H

Bahnhofsfest + Streckenjubiläum in Remscheid-Lennep 4./5.9.93, Tausch, An- u. Verkauf v. Modelleisenbahn u. Zubehör, Auskunft + Anmeldung. IG Bergische Bahnhen e.V., Pf. 21054042355, 42355 Wuppertal, Tel. 0202/899816

Bahnhofsfest + Streckenjubiläum in Remscheid-Lennep 4./5.9.93, Tausch, An- u. Verkauf v. Modelleisenbahn u. Zubehör, Auskunft + Anmeldung. IG Bergische Bahnen e.V., Pf. 21054042355, 42355 Wuppertal, Tel. 0202/899816

Modelleisenbahn, Autos und Spielzeug-Märkte am 4.4./8.8./26.12.93 im Bürgerhaus in 6095 Ginsheim von 10-15 Uhr, Info: Tel. 06144/6366, Fax 44324

Wir sind umgezogen! Am 26. Sept. 1993 von 9.00 - 13.00 Uhr findet die nächste Modellbahnbörse "Bernau" in der Ludwig-Renn-Str. 1 statt. (Ca. 3 Min. vom S-Bahnhof Raoul-Wallenberg-Str.) Info: Hennig Herzog, Märkische Allee 242, 12679 Berlin, Tel. 030/5452294

18. LEIPZIGER Modellbahn- und Spielzeugbörse
Sonntag, 19. September 1993, 10-16 Uhr, BW Leipzig-West, Berliner Straße 90,
Info: Hans Schimpf, Ulmer Straße 10, 04209 Leipzig, (0341) 4 21 05 53
Nächste Börse am 17. Oktober, nur Blech und große Spurweiten

14. Tauschbörse im "Lo(c)kschuppen" am 24.10., 9-12 h, in Strausberg-Landhausstraße, Tischres. bis 15.10. an Vorwerg, Am Försterweg 45, 15344 Strausberg, bitte 80 Pfennig Rückporto!

Modelleisenbahn-Auto-Spielzeug-Börse, 1. + 2. Oktober, Stadthalle, 79540 Lörrach, am 3. + 4. Dezember, Scheffelhalle, 78224 Singen, Org., Info. + Anmeldung: Thiele-Immetsberger, Telefon 07622/4410 od. 07627/1017 H

Mit dem Pkw ins Dampf-BW nach Polen, ich spreche polnisch und suche Mitfahrer, 3 Tage inkl. Übernachtung ca. DM 400,-. Tel. 06262/5139

Modellauto-Börse Nord, Sonntag, 7. November, in 27753 Delmenhorst, Hotel am Stadtpark, An den Graften, 350 Tische, 300 Parkplätze am Haus, Info. A. u. W. Breidenbach. Telefon 02553/4891,Fax 02553/80770 H

Breidenbach's Spielzeugmärkte: Sam. 4. Sep., 59494 Soest, Schützenhaus in Ampen, Werler Landstr. 231; Sam. 11. Sept., 49205 Gaste bei Osnabrück, Restaurant Thies, Rheiner Landstr. 16 (direkt an der A30); Sam. 18. Sept., 26441 Jever, Schützenhof, Schützenhofstr. 47; Sam. 25. Sept., 27751 Delmenhorst, Rest. Zur Pultern, Sykerstr. 302; Börsenzeiten von 11-16 Uhr, An- u. Verkauf sowie Tausch von Modellautos, Eisenbahnen, Blechspielzeug usw. Auskunft u. Anmeldung unter Tel. 02553/4891, Fax 02553/80770 H

1. Britzer Modellbahn- und Spielzeugbörse in Berlin, am 10. Oktober 1993, Tischbestellung. 030/6858650

Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Bie

KLEINANZEIGE

❑ **Privatanzeige** ❑ Gewerbeanzeige (Händleranzeigen werden mit „H" gekennzeichnet)

Bitte veröffenlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik

❑ Biete ❑ Suche ❑ Tausche ❑ Verschiedenes ❑ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeilen	Privat DM	Gewerblich* DM
1–3	8,–	28,–
4	10,–	35,–
5	12,–	42,–
6	15,–	52,50
7	17,–	59,50

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 15,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ____________

Bankleitzahl ____________ bei der ____________ ab.

NAME/VORNAME TELEFON (mit Vorwahl) FAX

❑ O
❑ W

STRASSE/NR. PLZ/WOHNORT DATUM/UNTERSCHRIFT

❑ Ja, ich bin Abonnent von MODELL EISENBAHNER

WENN...

...Sie Lokomotiven und Wagen suchen

...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen

...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig.

Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe liest die riesige Eisenbahn-Fangemeinde in Deutschland Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der T&M Verlagsgesellschaft Anzeigenabteilung. Modelleisenbahner Borkumstraße 2 13189 Berlin

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 10/93 ist am 13. 9. 1993. MODELL EISENBAHNER 10/93 erscheint am 6. 10. 1993.

BEMO

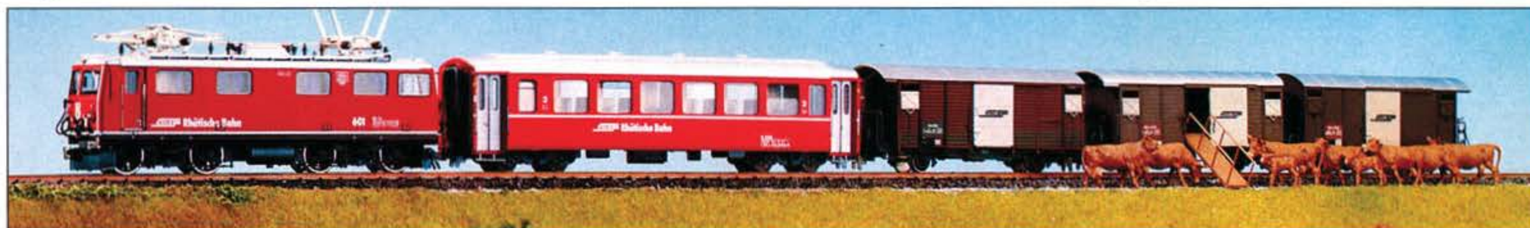
Viehzug

Bemo hat eine typische Zugkombination für die Jahreszeit des Almauf- und Abtriebes zusammengestellt. Dabei erhielten die Fahrzeugmodelle eine Numerierung, wie sie nur in dieser Pakkung zu haben sein wird. Das sind: Lokomotive Ge 4/4 601 ALBULA, 2. Klasse Personenwagen B 2452 und drei gedeckte Güterwagen. Auch die Verladerampe und zehn Modellkühe werden mitgeliefert.

Zur Komplettierung der Brünig-Schnellzüge hat Bemo jetzt den farbig bedruckten Jass-Wagen, wie er zwischen Luzern und Interlaken verkehrt, in das Sortiment aufgenommen. ▼

Hilfsaktion

Am 19. Mai 1993 ist in der Paulinenpflege in Winnenden bei Stuttgart die Bodenwaldschule abgebrannt. Damit die Behindertenschule möglichst bald wieder aufgebaut werden kann, gibt ihr Erzieher Hansjörg Wörner, Hunzelweg 2, 71729 Erdmannshausen, einen besonders bedruckten H0-Tonnendachwagen heraus. Von den 33 Mark je Wagen gehen 12 Mark auf das Wiederaufbaukonto der Schule.



FLEISCHMANN

P 8 + 2'2' T 31,5

Als limitierte Sonderserie gibt ▶ es Fleischmanns BR 38. Das H0-Modell hat sein Vorbild in der frühen Epoche III bei DB. In der Nachkriegszeit wurde die Lok, wie in der Epoche II bei der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft üblich, mit zwei Spitzenlampen ausgerüstet. So hat das Modell keine DB-Kekse und ein Zweilichtspitzensignal. Das Besondere dieses Modells ist die Zusammenstellung der P 8 mit dem großen Preußischen Tender 2'2' T 31,5, der normalerweise an Lokomotiven der BR 39 gekuppelt wurde. Beim Modell sind Lok und Tender kurzgekuppelt. Der tenderseitige Kupplungsaufnahmeschacht ist normgerecht und wird von einer Kinematik für eine Kurzkupplung geführt.





märklin

Mexphalt-Wagen

Für Freunde der Spur I liefert ▶ Märklin derzeit den Kesselwagen „Mexphalt/Spramex" aus. Das Modell stellt einen Privatwagen der Rhenania-Ossag Mineralölwerke AG Düsseldorf dar. Er war bei der ehemaligen deutsche Reichsbahn-Gesellschaft eingestellt. Ebenfalls neu sind die ersten beiden DR-Eilzugwagenmodelle in H0, ein G-Wagen der DR mit Schiebetüren und der Landskron-Brauereiwagen, alles in H0.



Fotos: Stirl

Roco

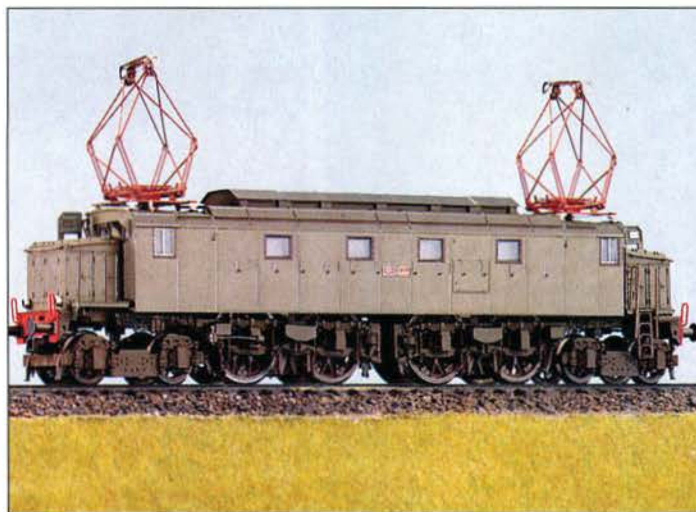
Straßenbahn

Auf H0-Gleisen rollt das Modell des Gelenktriebwagens der Kölner Verkehrsbetriebe. Neben dieser Farbvariante gibt es das Modell auch unlackiert und unbeschriftet. In H0 sind die BR 112 der DR, die BR 151 der DB 26-m-Schnellzugwagen der DB, (Bauart UIC-X), ein dreiteiliges Kesselwagenset und der vierachsige Großraumgüterwagen der DRG (Bauart „Bromberg") erschienen. N-Neuheiten: BR 112.1 DB, BR 220 DB (Epoche IV).

RIVAROSSI

E 428

Die E 428 hat ihr Vorbild bei den Italienischen Staatsbahnen. Die ersten Fahrzeuge wurden 1934 in Dienst gestellt. Die Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h ließ die Verwendung als Schnellzuglok zu. Charakteristisch ist die Achsfolge (2'Bo)(Bo2'). Die Antriebsräder befinden sich in zwei großen Drehgestellen, die Vorlaufachsen werden von eigenen Lenkdrehgestellen getragen. Die Vorbauten sind beweglich. ▶



MICRO-METAKIT

Pt.2/4H

Von Micro-Metakit kommt das exklusive H0-Modell der bayerischen Pt.2/4H (BR 71[3]). Das 1580,- Mark teure Modell wird mit einer Gesamtauflage von 300 Stück produziert. Alle drei Varianten sind aus Messing und rostfreiem Stahl hergestellt. Das Modell ist außen und im Führerstand detailliert nachgebildet. Mit aufwendigen Verfahren werden die Einzelteile hergestellt, die Radsterne sind zum Beispiel gesenkgeschmiedet. ▼

MINITRIX

BR 232

Die neue Modellvariante der schweren Reise- und Güterzuglokomotive ist der Epoche V zuzuordnen, die Farbgebung und Beschriftung entsprechen dem gegenwärtigen Zustand des Vorbildes. Das Modell ist an vier Achsen über ein Schneckengetriebe angetrieben, vier Räder sind mit Haftreifen bestückt. Das Spitzensignal ist beleuchtet und wechselt mit der Fahrtrichtung. Die Länge des Modells über Puffer beträgt 126 mm. Die Vorbildlokomotiven wurden in der UdSSR gebaut und sind seit 1974 bei der DR im Einsatz. Bis 1991 wurden diese Lokomotiven als BR 132 bezeichnet. ▼





Werkfoto



Touropa-Wagen

Der italienische Modellbahnproduzent Lima erweiterte sein umfangreiches Wagensortiment um ein vierteiliges Set. Die Liegewagen sind vom Typ Bc4um-53 und bei der Deutschen Bundesbahn eingestellt. Die Beschriftung entspricht der Epoche IV. Gehäuse, Drehgestelle und Bodengruppe wurden detailliert gestaltet.

Obwohl die Aggregate unter dem Fahrzeug von der tief heruntergezogen Schürze verdeckt werden, haben die Konstrukteure alle Teile freistehend und sorgsam nachgebildet. Die Übergangsfaltenbälge sind federnd angebracht. ▼



H0-Kesselwagen

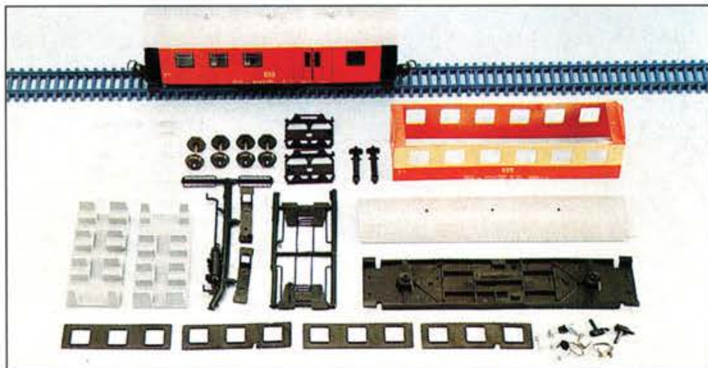
Sowohl das „Süderelbe"-Set als auch der VTG-Kesselwagen haben ihre Vorbilder in der Zeit der frühen 60er Jahre. Die DB-Fahrzeugmodelle überzeugen durch ihre detaillierte Gestaltung. Wem die Farbenpracht zu klinisch sauber ist, kann die Fahrzeuge individuell altern. Doch angesichts der aufwendigen Bedruckung sind die Fahrzeuge dazu eigentlich zu schade.

Die Modelle sind mit NEM-362-gerechten Kurzkupplungsschächten, die kulissengeführt sind, ausgestattet und erlauben das Fahren Puffer an Puffer. ▼





Fotos: Stirl



KEHI MODELLBAU

Harzbahn-Wagen

Kleinserienhersteller Roland Kehr, Hellerstraße 7, 99817 Eisenach bietet neben fertigen Messingmodellen die Wagen der Harzquerbahn auch als Kunststoffbausatz an.
Die 38,50 Mark teuren Packungen enthalten alle Teile, fertig lackiert und beschriftet.

Werkfoto



BRAWA

Lichtsignal

◀ Sowohl für N- als auch für H0-Anlagen liefert Brawa die überarbeitete Version des Blinklicht-Überwachungssignales aus.
Beim Vorbild zeigt es dem Lokomotivführer an, ob ein Wegübergang gesichert ist. Das H0-Modell kostet etwa 20 Mark. Ein Schaltplan liegt bei.



PECO

Lokliege

Ob bei der Montage von Zurüstteilen, beim Reparieren oder bei der Reinigung, die Lokliege ist ein praktisches Hilfsmittel. Das geformte Schaumgummistück eignet sich zur Aufnahme von Fahrzeugen aller Nenngrößen bis H0. Die praktische Lokliege kostet etwa 12 Mark.



WinRail

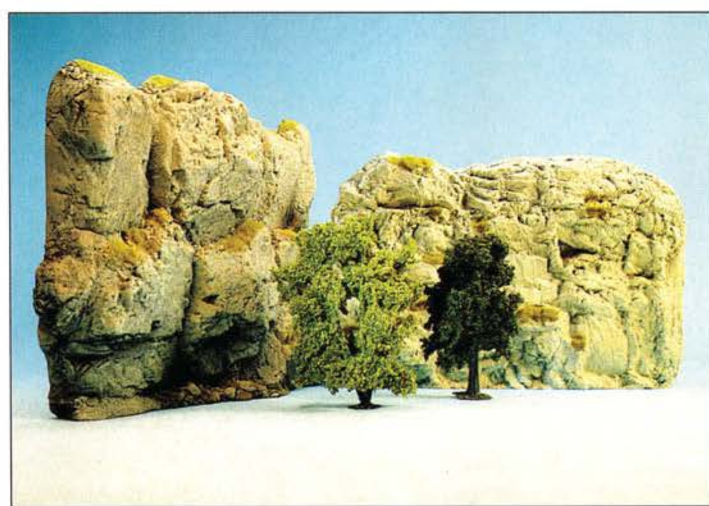
Als Shareware liefert Gunnar Blumert, Hochdonner Chaussee 16, 25712 Burg, eine Gleisplanung für PC, die mit Windows 3.1 ausgestattet sind. Die Vollversion 2.01 ist für 49 Mark zu haben Schüler und Studenten bekommen Rabatt, ein Update kostet 5 Mark. Fast alle Gleissysteme und Gebäude sind planbar, sogar an TT wurde gedacht. ▶

WEINERT MODELLBAU

Schmalspurwagen

Bereits für 1992 angekündigt, jetzt lieferbar, sind der vierachsige gedeckte Güterwagen und der zweiachsige Personenwagen. Beide Modelle gibt es sowohl mit H0e- als auch mit H0m-Radsätzen. Passend zum Personenwagen hält Weinert eine Inneneinrichtung bereit. ▼





Fotos: Stirl

NOCH

Beiwerk

Die jüngsten Neuheiten aus dem Noch-Sortiment erlauben es, auf einfache Art und dennoch wirkungsvoll die Anlagengestaltung voranzutreiben. Dazu zählen die Felswände „Elbsandstein“ und „Rotstein“, „verwittert“ und „bemoost“ sowie Nußbäume und Erlen. Der Nußbaum ist 140 mm hoch, die Erle mißt 150 mm. Die Modelle eignen sich daher sowohl für H0 als auch für TT-Anlagen. Bei geschickter Anordnung lassen sich eindrucksvolle Schluchten darstellen.

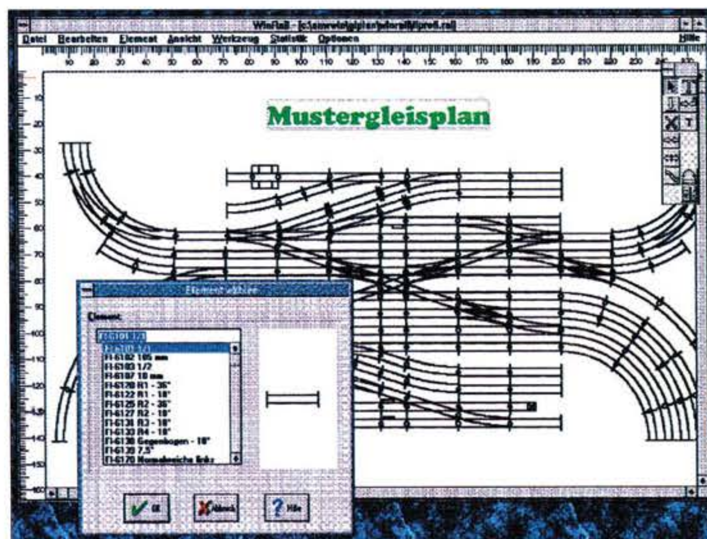


Foto: Stirl



Die Lok mit dem Dreh

Viele Lokomotivmodelle haben ihren Antrieb im Schlepptender. Nicht so Rivarossis Baureihe 18: Ein raffiniert konstruiertes Getriebe arbeitet in der Lok. Wie dieses funktioniert und was das Modell noch kann, zeigt unser Testbericht.

Es macht Spaß, Rivarossis 18 616 anzuschauen. Führerhaus, Kessel und Fahrwerk sind sorgsam gestaltet. Die freistehenden Leitungen am Kessel beeindrucken ebenso wie die Führerstandseinrichtung. Die Nachbildung der Rauchkammertür und das angedeutete Vierzylinderverbundtriebwerk zeigen die typischen Merkmale des Vorbildes. Auch die Steuerung imponiert: Die Treib- und Kuppelstangen bestehen aus Metall, Kreuzkopf und Schwingenträger sind aus Kunststoff. Die Triebwerkstrittstufen und das Gestänge für die Schieberschmierung fehlen nicht.

Bezeichnung	Schnellzuglokomotive 18 616 der DB
Epoche	III, 1945 - 1970
Nenngröße / Spur	H0 / 16,5 Millimeter
Hersteller	Rivarossi
Stromsystem	Zweischienen, Gleichspannung
Steuerungssystem	ohne
Kupplung	nur tenderseitige Hakenkupplung im Aufnahmeschacht nach NEM 362
Nennspannung	12 Volt
Masse	425 Gramm
Minimalradius	356,5 Millimeter
Katalognummer	4363
Preis	etwa 450 DM
im Handel	seit 1991
Varianten	Ausführungen verschiedener Bahnverwaltungen und Epochen, auch für Dreischienen-Wechselspannung

An den Rädern gefallen besonders die feinen Speichen und die vorbildgetreuen Gegengewichte.

Die Nietreihen an den Tenderwänden und der Bretteraufsatz kennzeichnen auch hier die sorgfältige Arbeit.

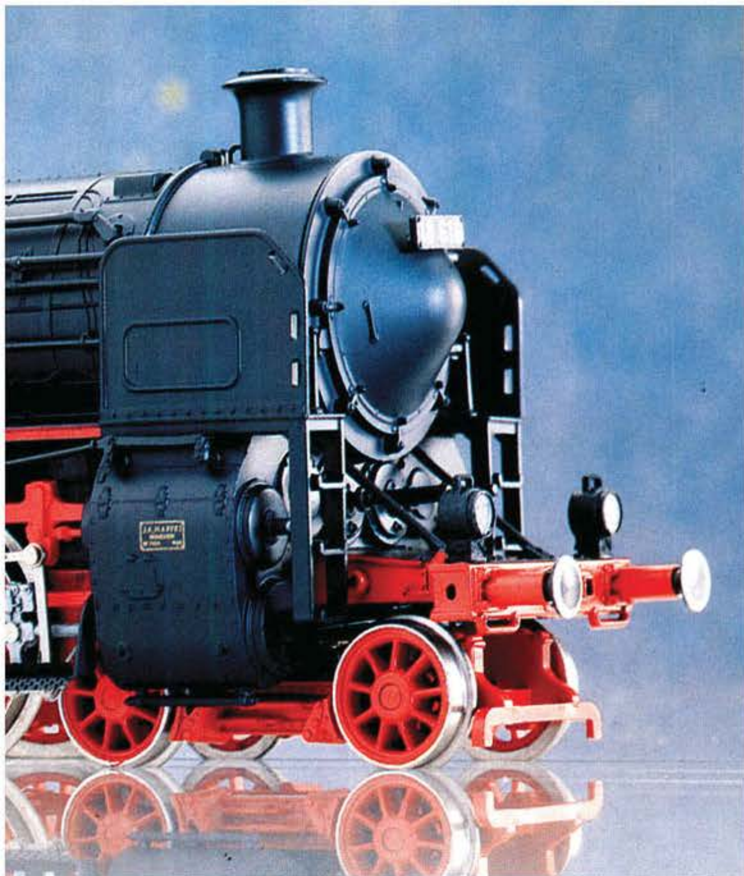
Die Wurfhebelbremse ist gut nachgebildet. Das Drehgestell, in dem die ersten beiden Tenderachsen laufen, ist nur als Blende dargestellt. Hier wäre eine vorbildgetreue Darstellung wünschenswert, da die Tenderachsen des Modells nicht angetrieben sind.

Die Konstrukteure, Graveure und Formenbauer haben sich viel Mühe gegeben. Dennoch werden nicht alle Erwartungen erfüllt, die angesichts des hohen Preises von etwa 450 Mark an ein Spitzenmodell zu stellen sind. Da fehlen die Schilder mit den roten Hochspannungspfeilen an Rauchkammertür, Sanddom und Tender. Und die Schilder an den Führerhausseitenwänden sollten vorbildgetreu auf erhabenen Flächen dargestellt oder als Einzelteil angebracht werden. Auch findet man bei preisgünstigeren Modellen anderer Hersteller in den Feinheiten besser gestaltete Einzelteile: Rocos BR 50 hat zum Beispiel durchbrochen dargestellte Handräder an den Ventilen.

Das Fahrgestell des Modells ist aus Zinkdruckguß hergestellt. Da, wo sich beim Vorbild die Feuerbüchse befindet, ist beim Rivarossi-Modell ein hausgefertigter Motor längs zur Fahrtrichtung eingebaut. Dieser treibt über einen Gummiriemen die Schneckenwelle an. Das sich an-



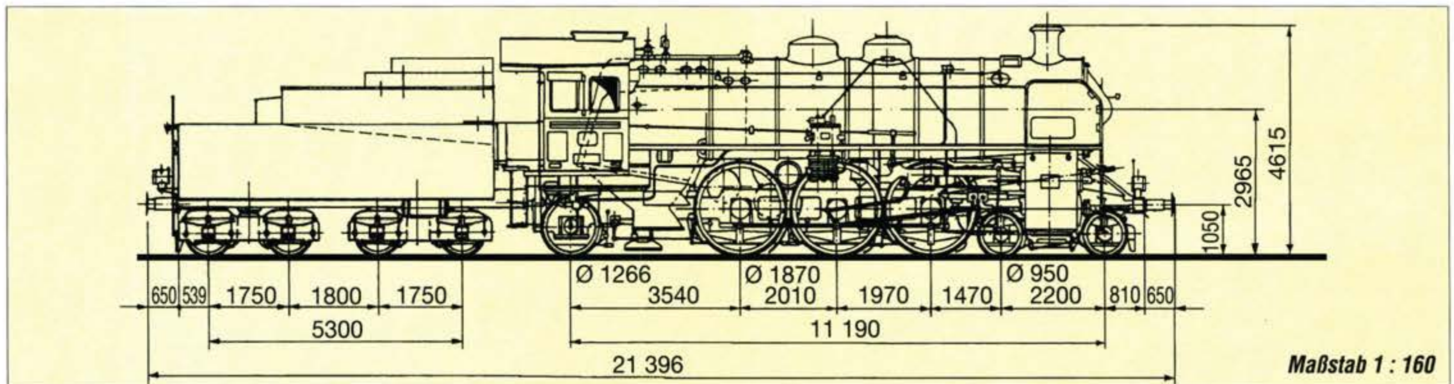
Die Räder sind fein



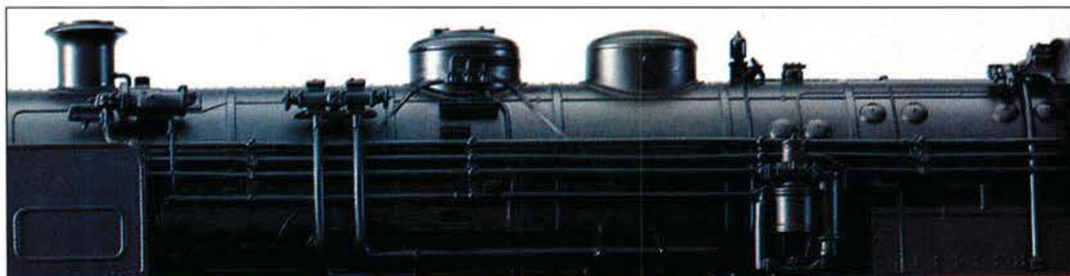
Das Vorbild

Obwohl der zahlenmäßig größere Teil des DRG-Schnellzuglokomotivparkes der DB zugefallen war, bestand Anfang der 50er Jahre Mangel an leistungsfähigen Lokomotiven für den Reisezugdienst. So entschloß sich die DB, von 40 Lokomotiven der Baureihe 18^5, die als Nachbau der Gattung S 3/6 zwischen 1927 und 1930 beschafft worden waren, 30 Stück zu modernisieren, um deren spezifisches Leistungsvermögen anzuheben. In den Jahren zwischen 1953 und 1956 bekamen die Lokomotiven in den Ausbesserungswerken München-Freimann und Ingolstadt neue geschweißte Verbrennungskammerkessel, moderne Führerhäuser und Mehrfachventil-Heißdampfregler.
Durch den größeren Anteil an Strahlungsheizfläche konnte der neue Kessel bis zu 13,6 t/h Dampf erzeugen, ohne daß die Gefahr einer Überbeanspruchung bestand. Die umgebauten Lokomotiven wurden als Baureihe 18^6 bezeichnet und kamen an den Leistungsbereich der Baureihe 01 heran. Sie waren die wirtschaftlichsten Dampflokomotiven der DB mit einem Gesamtwirkungsgrad von 9 bis 10 %.
Seit August 1961 waren alle betriebsfähigen 18^6 im Bw Lindau konzentriert. Ende 1961 gab es die ersten Ausmusterungen. Der verstärkte Einsatz von Diesellokomotiven der Baureihen V 200 und V 200^1 beendete auch den Einsatz der BR 18^6, deren letzte Vertreterin, die 18 622, am 29. Mai 1965 ausgemustert wurde.
Quelle: Weisbrod; Bäzold; Obermayer: Typenbuch deutscher Lokomotiven, transpress Verlagsgesellschaft 1992.

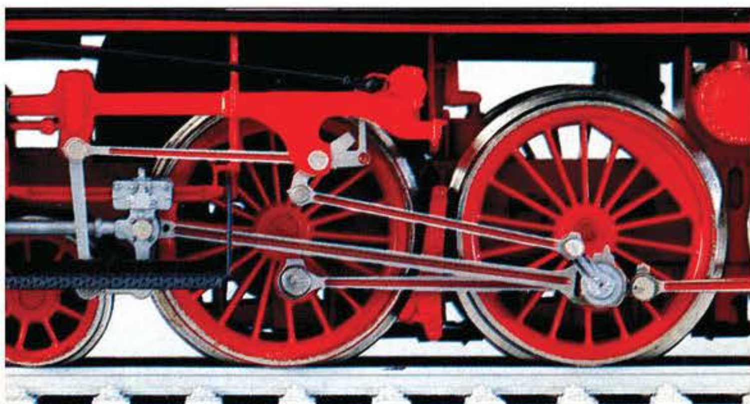
schließende Stirnradgetriebe ist mit einem speziellen Teil, dem s-drive, ausgestattet. Das ist ein schwenkbarer Getriebeträger. Er sorgt dafür, daß in der Ruhestellung kein Getrieberad in das Achsstirnrad eingreift. Man kann das Modell also im Stand bewegen, ohne daß die Treibräder durch das Schneckengetriebe blockiert werden.
Wenn der Motor anläuft, bewegt sich der Getriebeträger um die Schwenkachse mit. Dadurch schwenkt ein Getrieberad in das Achsstirnrad ein, und die Motorkraft wird auf die erste Fahrzeugachse übertragen.
Diese patentierte Technik dient dazu, dem Modell zu einem stattlichen Auslaufweg zu verhelfen, obwohl nicht genug Platz zum Einbau einer Schwungmasse vorhanden ist. Das ist auch gut gelungen, das Modell rollt bei Abschalten der Nennspannung mehr als 200 mm aus. Fährt man ➪



Maßstab 1 : 160

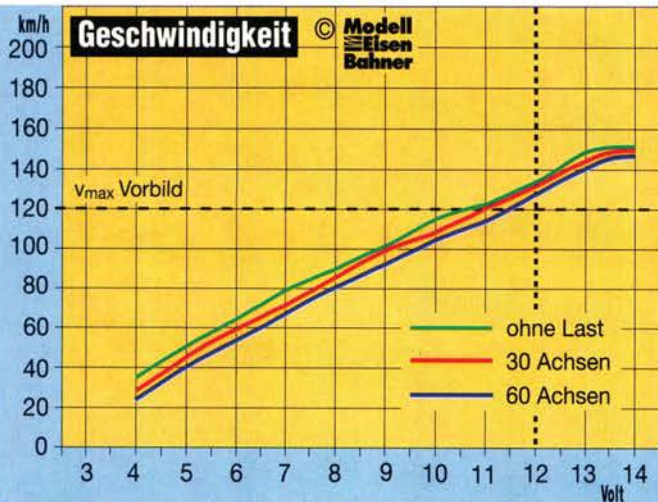


Einzeln angesetzte Leitungen und Aggregate kennzeichnen die gute Gestaltung.

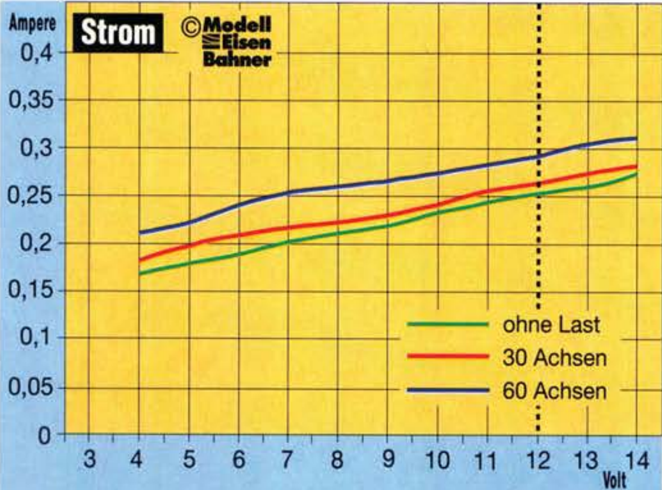


'cht, das Gestänge ist filigran.

18 616 von Rivarossi	Vorbild mm	1 : 87 mm	Modell mm
Länge über Puffer	21 396	245,6	248,0
Höhe über SO	4 615	53,0	53,0
Puffer über SO	1 050	12,1	12,0
Kesselmitte über SO	2 965	34,1	34,0
Achsstand zwischen 1. und 2. Kuppelrad	1 970	22,6	23,0
Achsstand zwischen 2. und 3. Kuppelrad	2 010	23,1	23,0
Achsstand Drehgestell	2 200	25,3	25,5
Achsstand Tenderdrehgestelle	1 750	20,1	20,5
Laufraddurchmesser	950	10,9	10,5
Tenderraddurchmesser	1 000	11,5	11,4



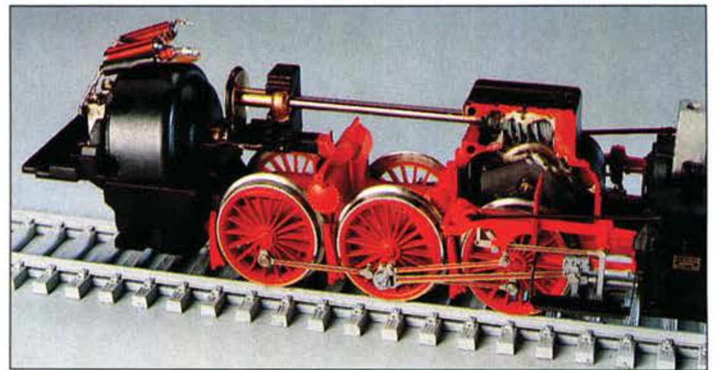
DATEN UND MESSWERTE



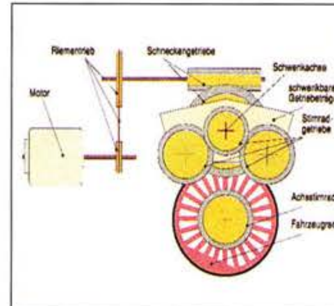
© Modell Eisen Bahner	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere	Auslaufweg mm	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere
	OHNE LAST				30 ACHSEN			60 ACHSEN		
Anfahren	3,0	20	0,16	–	3,2	16	0,18	3,4	18	0,21
Kriechen	2,4	11	0,15	–	3,2	16	0,18	3,5	20	0,21
bei kleinster Spannung[1]	4,0	36	0,17	19	4,0	29	0,19	4,0	25	0,21
bei Nennspannung	12,0	135	0,25	28	12,0	132	0,26	12,0	126	0,29
bei 40 km/h	4,3	40	0,17	24	4,7	40	0,20	5,0	40	0,22
bei 120 km/h	10,5	120	0,22	178	11,0	120	0,25	11,5	120	0,28

[1] kleinste Spannung = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt

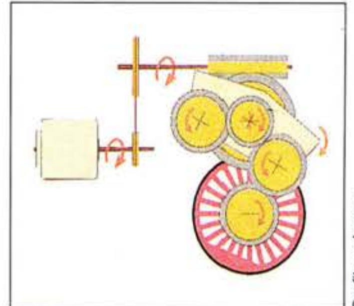




Motor, Getriebe und s-drive sind geschickt in der Lok untergebracht.



In der Ruhestellung sind Räder und Getriebe getrennt.

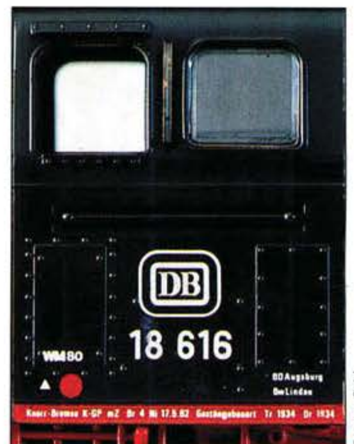


Wenn sich der Motor dreht, schwenkt der Getriebeträger mit.

Grafiken: Ippen

mit einem Zug, wird der Auslaufweg wesentlich größer. Im Gegensatz zum Schwungmassenmotor werden die schiebenden Wagen nur noch durch den Rollwiderstand von Lok und Zug gebremst. Dieses Fahrverhalten ergibt einen enormen Fahrspaß, weil das Anhalten des Zuges anders als gewohnt vonstatten geht. In brenzligen Situationen kann man durch geschicktes „Gegensteuern" vielleicht noch etwas retten.

Der dreipolige Motor läßt das Modell schon bei 3 V anfahren. Das s-drive ist dabei kaum zu spüren, der Anfahrvorgang läuft sanft ab. Bei Nennspannung fährt das Modell nur wenig schneller als sein Vorbild. Das Modell ist so leistungsfähig, daß es vorbildgetreue Züge sicher transportiert. Alle Gleiselemente unserer Testanlage wurden anstandslos durchfahren. Nur bei der Fahrt durch Bögen können Probleme entstehen, wenn man vergißt, vorher die Kolbenstangenschutzrohre abzunehmen.



Die Anschriften sind sauber gedruckt, Schilderdarstellungen fehlen.

Fotos: Stirl

G. Driesnack, R. Ippen

FAZIT:

Rivarossis Baureihe 18 ist ein gut gestaltets H0-Modell mit guten Fahr- und vorbildnahen Auslaufeigenschaften. Das Modell wird zu einem exklusiven Preis verkauft. So ist es als Spielzeug zu teuer. Vergleicht man dieses Fahrzeug mit denen anderer Hersteller, ist festzustellen, das Preis und Leistung günstiger sein könnten.

Volles Programm

Dem Sammler von H0-Autominiaturen wird auch in den Sommermonaten keine Erholungspause gegönnt. Viel zu umfangreich sind die Offerten, die die 87er-Modelleure zwischen Juli und September in die Regale der Fachgeschäfte expedieren.
Wohl dem, der nicht auf die Vollständigkeit sammelt, sondern es versteht, auszuwählen.

BREKINA gern gesehener Autolieferant für epochegerechte Anlagen, deckt mit der Edition „Taxi-Modelle" die Zeit zwischen 1930 und 1960 ab. Die Packung „4711" enthält außer drei Firmentransportern auch ein Probefläschchen des Kölner Destillates.



Fotos: Modellfahrzeug

Brekina: Geschenkpackung „4711", 1:87.

Einen verdienten Erfolg landete Brekina-Boss Werner Hartung mit den Miniaturen aus der „Werbewelt der 50er Jahre". Zumeist VW Bullies fahren für „Sprengel Schokolade", „Mon Cherie" oder „Handelsgold Zigarren".
Mit dem VW-Bus T2 ist nunmehr der Nachfolger des legendären Erstlings, gleichfalls in H0, lieferbar. Bus und Kastenwagen werden sicherlich als Werbeträger der 60er und 70er Jahre Verwendung finden.

KIBRI der schwäbische Bausatzspezialist, läßt die Herzen der Schwertransportfans im kleinen Maßstab höher schlagen und bietet gleichzeitig interessante Blickpunkte für Dioramen. Die „Baumann"-Editionen I bis III enthalten echte Schmankerln der Münchener Spedition in 1:87. Ladekräne, Gittermastteile, Fahrerhäuser und Baucontainer werden nach bewährter Schwabenmanier „auf Reisen" geschickt. Der doppelte Bastelspaß an Fahrzeug und Ladung ist den Sets beigepackt. Für Modellbahner besonders interessant: Der Liebherr-Mobilkran LTM 1050-4 wird für 42,50 DM auch als unmotorisiertes Zweiwegefahrzeug angeboten.

HERPA einer der beiden Großen der H0-Szene, überzeugt durch aktuelle Neuware. Kaum auf der Straße, sind Opel Corsa und Renault Clio schon 87mal verkleinert. Die „Motorsport"-Serie erfährt Zuwachs durch BMW- und Mercedes-Renner. Die siegreichen DTM-Alfas lassen dagegen noch auf sich warten. Zu den Dream-Cars zählt der Lamborghini Diabolo VT. Bei den neuen Lkw überzeugen der MAN F90 Hochraum mit Chassisverkleidung sowie die neuen Iveco- und Mercedes-Züge. Detail-Fans bleiben nicht unerhört: Endlich (!) gibt es „D-Schilder" auch in 1:87!

I.M.U. jetzt im brandenburgischen Brieselang vor Anker, hat Neues für N- und H0-Anhänger. In 1:160 kommt das Porsche Turbo-Cabriolet, ein vorbildloser „Kastenwagen 1930" sowie ein raupenbewehrter Pistenbulli, ein echter Lückenfüller im zweitkleinsten Maßstab. Der Fiat 500 mit „Cinquecento"-Logo und der Setra S 140 ES passen auf jede Epoche 3-Anlage.
Dies gilt auf für I. M. U.s Wiking-Replikas der Typen Mercedes L 500 und Magirus 3500.



Wiking: Olympiawerbung per Bus und Laster, 1:87.

RIETZE Nürnberger Halbnuller mit Zweigwerk in Zwickau, stellt mit dem IVECO Eurotech Sattelzug seine Kompetenz auch für große Brummer erfolgreich unter Beweis. Wußten Rietzes Personenwagen schon lange zu gefallen, vereint der H0-Iveco alle innovativen Ideen von Rietzes Mitbewerbern in einem Modell.

ROCO setzt seit langem neben den Schienen- auf die Straßenfahrzeuge. Stars im Neuheitenangebot sind der Mercedes 1838 Jumbo-Sattelzug „Schenker" sowie der Volvo FL10 als „Wiesenhof"-Kühlzug. Für Umbauer ist der undekorierte Volvo FL10 Hängerzug gedacht. Hübsche Ideen werden mit dem Renault Pritschen-Lkw „Kölner Flitzer" und dem FL10 mit Schiebeplanenauflieger „Maxilaterale" verwirklicht.

WIKING beweist sich wieder einmal als Lokalpatriot. Drei Modelle, zwei „jroße Jelbe" und ein Mercedes-Hängerzug, fahren für Berlins Olympia-Hoffnungen das Logo „Berlin 2000" spazieren. Das Standardsortiment bekommt Zuwachs durch den neuen Unimog U 140, den VW T4 Pritschenwagen, den gigantischen MAN F90 mit ausziehbarem Goldhofer Tiefladeauflieger und einem zweiachsigen Pritschenanhänger, der farblich zum Mercedes L 6600 paßt.

Uwe Ruck



Klose: MAN-Auflieger mit Autotransportanhänger, 1:120.

Mit meinen Augen

Prof. Harald Kurz aus Radebeul bei Dresden ist in der Modellbahnwelt kein Unbekannter. Besonders Normen und Maßstäbe weiß er zu schätzen, hat er doch viele Jahre ihre Entwicklung in Europa maßgeblich vorangetrieben. „Ich glaube", sagt Prof. Kurz, „den optischen Grenzen von Modelldarstellungen auf die Spur gekommen zu sein."

Die Frage der zweckmäßigen Länge von Modellbahnfahrzeugen war schon immer umstritten. Bei Dampflokomotiven, die dem regelspurigen Vorbild entsprechen sollen, war man von jeher bestrebt, eine dem Maßstab exakt entsprechende Länge zu konstruieren. Dennoch waren sie in der Regel insgesamt zu lang, weil zwischen Lokomotive und Tender ein relativ großer Abstand notwendig war. Auch Federkupplungen dienten nur als Behelf, da beim Schieben oft Störungen auftraten. Erst in neuerer Zeit ist es üblich, den Tender so kurz zu kuppeln, daß bei einer Fahrt im geraden Gleis der dem Vorbild entsprechende Abstand erzielt wird.

Bei Wagenmodellen ist man heute im allgemeinen zu maßstäblichen Längen übergegangen. Schwierigkeiten gibt es dabei unter Umständen im Bereich der Drehgestelle. Dagegen besteht durch kulissengeführte Kurzkupplungen die Möglichkeit, die Modelle auf geradem Gleis vorbildgetreu zu kuppeln.

Maßstab und Bogenradius

Untersucht man kritisch Maßstäbe und Fahrzeuglängen, so muß man zunächst das Verhältnis der Bogenhalbmesser von Vorbild und Modell betrachten. In Europa gilt ein Radius von 180 m als Mindesthalbmesser für regelspurige Eisenbahnen. Das entspricht bei der Modellspurweite H0 (16,5 mm, Maßstab 1:87) einem Bogenhalbmesser von 2068 mm (andere Spuren: siehe Tabelle 1).

Bei Modellgleissystemen sind Bogenhalbmesser üblich, die im Maßstab umgerechnet weitaus kleiner sind, als der dem Vorbild entsprechende Mindesthalbmesser. Das ist an jedem beliebigem H0-Gleissystem zu erkennen: Tabelle 2 zeigt die maßstäbliche Umrechnung der Modellradien von Pilz-Gleis auf Vorbildmaße.

Aus Platzgründen nehmen wir es bei Modellgleissystemen seit je her hin, daß Gleislängen und -radien des Vorbildes in wesentlich stärkeren Maßstäben verkürzt werden als die Spurweiten. Spurweite, Gleislänge und Gleisbogen stehen also in einem völlig verzerrten Verhältnis zueinander. Wie ist das aber nun bei den Fahrzeugen?

Kurze Wagen

Vierachsige D-Zugwagen der Einheitsbauart wurden bei der Deutschen Reichsbahn um 1928 eingeführt. Bald baute sie die Spielzeugindustrie nach. Die Tabelle 3 vergleicht vier Modelle eines AB-Wagens mit einer Länge über Puffer von 21,72 m.

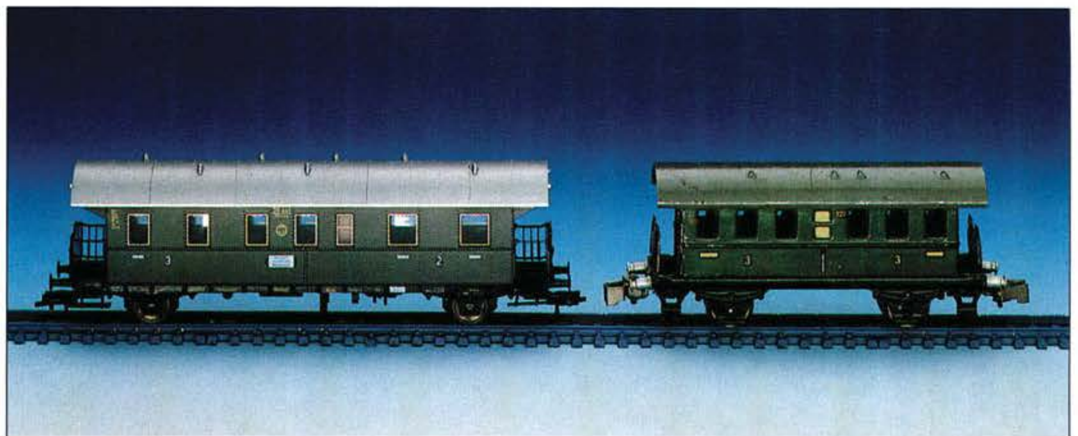
Es ist zu erkennen, daß selbst der als Spitzenerzeugnis sehr geschätze 400-mm-Wagen von Märklin um 17 % reduziert ist. Auch die moderneren "Schürzenwagen"-Modelle sind in der Länge deutlich gekürzt.

Die Verkürzungen hatten sowohl im Hinblick auf die geringeren Herstellungskosten als auch auf ihre Anpassung an kleinere Bögen ihre Berechtigung. Damit wurden Kompromisse nötig: Weil die Spielzeugwagen oft zu kurz waren, wurden anstelle von Drehgestellen häufig nur zwei Starrachsen eingebaut.

Bei Triebfahrzeugen ist die Situation ähnlich: War bei verkürzten Dampflokomotivmodellen nicht mehr genug Platz, blieb nichts anderes übrig, als Achsen wegzulassen. Beispielsweise wurde die BR 01 in Spur 0 von Märklin als 2B1 gebaut (CER 1020) und die BR 06 in H0 bzw. 00 als C (SK 800). Ein anderer Grund für das Weglassen von Achsen: Fahrgestelle mit drei oder mehr Achsen klemmten häufig beim Durchfahren von Bögen mit kleinen Halbmessern.

Maßstäbliche Fahrzeuge

Bei Elloks half man sich, um die engen Bögen passieren zu können, indem abweichend vom Vorbild Drehgestelle angeordnet wurden. Als Beispiel ist die

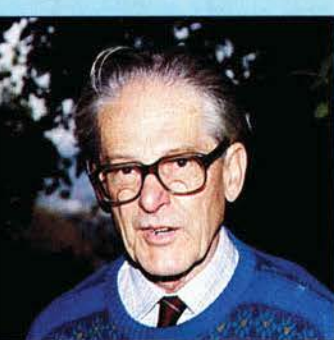




Fotos: KLAWIAN

In Abhängigkeit von der Perspektive wirken verschieden lange Modelle (oben) gleich lang (unten).

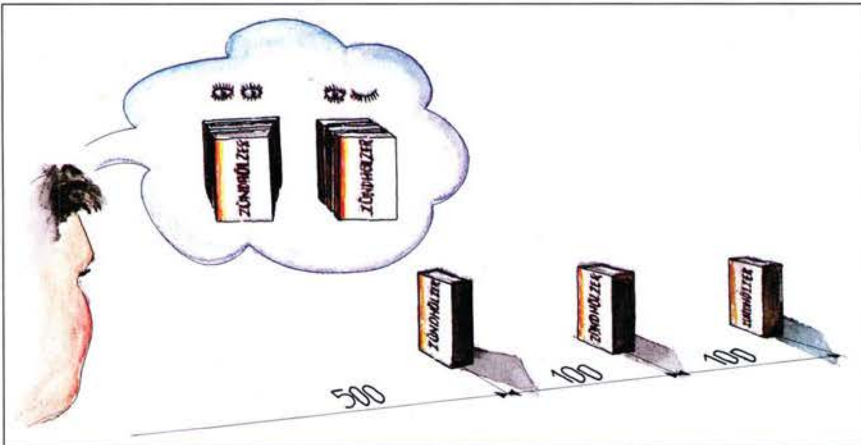
schweizerische Be 4/6 von Märklin zu nennen.
Als die kleiner werdenden Modelleisenbahnen größere Radien erlaubten, begannen die Hersteller längere Wagen zu produzieren. Erstmals fiel mir bei „Donnerbüchsen", den langen zweiachsigen Personenwagen mit Tonnendach und offenen Bühnen, auf, daß die maßstäblich richtige Ausführung von TT-Wagen zu lang wirkte. Wagen gleicher Bauart in H0, jedoch in der Länge auf 72 % reduziert, erschienen mir vorbildgetreuer.



Prof. em. Dr. Ing. habil. Harald Kurz feierte inzwischen seinen 81. Geburtstag. Er hatte von 1961 bis 1977 den Lehrstuhl für Betriebstechnik des Industrieverkehrs an der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" in Dresden inne und baute dort das einzigartige Versuchsfeld für den Eisenbahnbetrieb auf (siehe MEB 5/1971, S. 142). Prof. Kurz schaut auf eine über 70jährige Modellbahnpraxis zurück, ist seit 1954 Mitglied des MOROP und war 15 Jahre Leiter des Technischen Ausschusses dieses Gremiums.

Foto: Ippen

Nach der Einführung der 26,5-m-Wagen beim Vorbild stellte die Spielzeugindustrie über viele Jahre verkürzte Fahrzeuge her. Während die anderen Abmessungen von H0-Modellen an den Maßstab 1:87 angenähert waren, wurde die Länge über Puffer bei langen D-Zugwagen mit 1:100 bemessen. Die Reduzierung beträgt mithin 87 %. Neurdings gibt es neben den Wagen mit maßstäblicher Länge Wagen mit einer Reduzierung auf 95 %, die recht gefällig wirken.
Die „Gefälligkeit" schwindet in dem Augenblick, wenn man so einen 26-m-Wagen im Maßstab 1:87 auf einen Gleisbogen stellt oder mit einem 26-m-Wagen-Modellzug einen Gleisbogen durchfährt: Schaut man sich die Sache aus der Vogelperspektive an, so ragen unter den Wagen Schiene und Schwellen in erheblichem Maße heraus. Ebenso „unnatürlich" wirkt die Auswanderung der Wagenenden bei der Ein- und Ausfahrt in einen Gleisbogen. Wie eine Karikatur würde ein vorbildgetreuer 26-m-Wagenzug auf einer beengten Heimanlage erscheinen: Während die Lokomotive den Zielbahnhof erreicht, verläßt der vorletzte Wagen den zuvorgelegenen Haltepunkt.



Das perspektivische Sehen

Ich will zu einem Experiment einladen: Stellen Sie sich in Augenhöhe, etwa 500 mm entfernt, eine Streichholzschachtel auf, mit der größeren Fläche senkrecht zur Blickrichtung. Die Schachtel soll auf der kurzen Schmalseite stehen. 100 mm dahinter stellen Sie eine zweite und schließlich ebenso eine dritte auf. Sehen Sie sich diese drei Schachteln nun an. Mit dem linken Auge sollen Sie an der linken Kante der ersten Schachtel, mit dem rechten Auge an der rechten Kante der rechten Schachtel vorbeisehen.
Sie können nun gleichzeitig die Kanten der zweiten und dritten Schachtel erkennen. Die weiter entfernten Schachteln scheinen breiter zu sein als die vorderen.
Dagegen sind die Oberkanten der beiden hinteren Schachteln durch die vorderste verdeckt, wenn Sie sich einen entsprechenden Blickpunkt suchen.

Tabelle 1: Umrechnung des Regelspurmindesthalbmesser

Nenngröße	Z	N	TT	H0	S	0	I
Maßstab	1:220	1:160	1:120	1:87	1:64	1:45	1:32
maßstäbliche Umrechnung in mm	818	1125	1500	2068	2812	4000	5625

Dieses Experiment zeigt, daß das Erscheinungsbild eines nahen Gegenstandes vom Sehen mit beiden Augen abhängt: Senkrechte Objekte werden wie bei großer Objektentfernung erkannt. Dagegen erscheinen waagerechte Objekte verzerrt.
Sie können das Experiment auch mit drei kurzen Spur-N-Wagen machen. Betrachten Sie die Fahrzeuge so, als ob Sie ein Mitreisender wären, der auf den vorderen Wagen zugeht. Probieren Sie nun einmal, ein Auge geschlossen zu halten. Die seitlich vorragenden Teile des hinteren Wagens werden verschwinden.

Tabelle 2: Umrechnung H0-Radien von Pilz

H0-Modellradius in mm	380	440	500	550	600
entsprechende Vorbildwerte in m	33,1	38,3	43,5	47,9	52,2
Reduzierung des Minimalradius in %	82	79	76	73	71

Des Rätsels Lösung

Das also ist des Rätsels Lösung: Ein Wagen im Maßstab 1:1, aus etwa 100 m Entfernung betrachtet, ist soweit entfernt, daß der Augenabstand keine Rolle mehr spielt. Der gleiche Wagen in Modellgröße aus etwa 1 m Entfernung gesehen, erscheint aber viel zu lang. Das unverzerrte Sehen funktioniert also nur, wenn man den richtigen Abstand zum Objekt hat.

Angemessen kurz

Die Folgerung für den Fahrzeugbau ist die Forderung, die Modelle angemessen zu verkürzen. Der Grad wird je nach Nenngröße verschieden sein. Konsequenter Weise gilt das für alle Fahrzeuge, nicht nur für sehr lange Wagen. Man darf dabei aber keine Fenster oder Abteile weglassen. Vielmehr müssen alle Teile proportional verkürzt werden. Das ist sicherlich schwieriger als ein maßstabgerechter Nachbau. Daher habe ich stets eine Hochachtung vor den Konstrukteuren gehabt, die diese Aufgabe in geschickter Weise gelöst haben.

Prof. H. Kurz

Tabelle 3: Längenreduzierung von Modellen mit gleichem Vorbild

	Einheits-D-Zugwagen (Spur 0)				Schürzenwagen(Spur H0)		
Hersteller	Märklin	Märklin	Märklin	Selbstbau	Märklin	Märklin	Selbstbau
Nummer	1719	1751	1941	-	341	351	-
Jahr	1939/40	1939/40	1939/40	-	1935	1938	-
LüP in mm	130	245	400	480	175	225	250
entsprechende Vorbildlänge in m	5,9	11,0	18,0	21,6	15,3	19,6	21,8
Reduzierung in %	33	49	17	0	30	10	0



Witte Muire





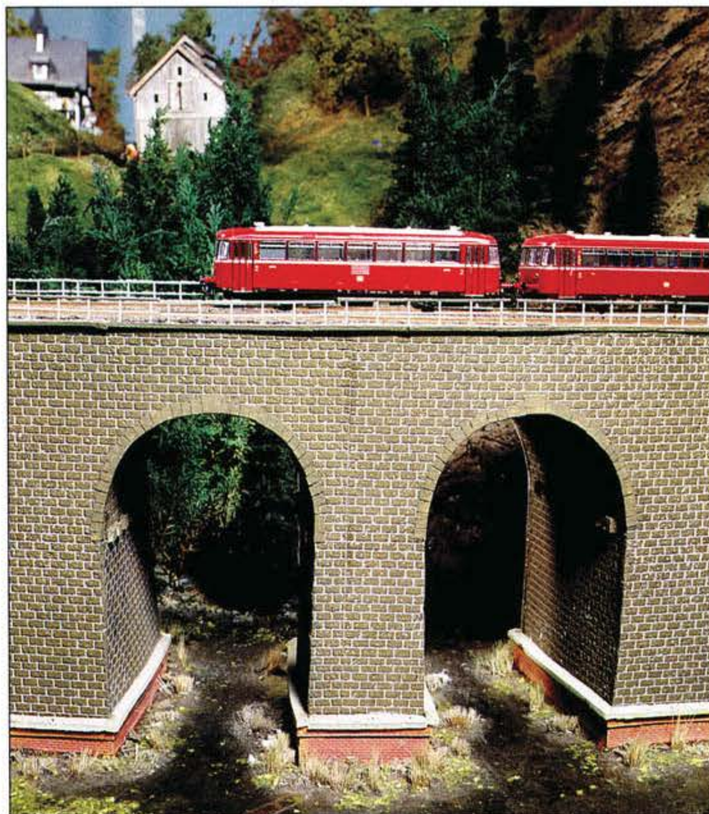
Auf Hochdeutsch: Weiße Mauern und schwarze Pfosten. Das sind die Kennzeichen der Fachwerkhäuser im Sauerland. Die originalen Nachbildungen dieser sauerländischen Fachwerkhäuser stellen einen wichtigen Gestaltungsschwerpunkt auf dem H0-Großdiorama des Eisenbahn-Amateur-Clubs (EAC) Hagen dar.

un swatte Pöste

„Endlich mal keine Modulanlage", stöhnte ein Besucher der Dortmunder Intermodellbau, lehnte sich erleichtert auf das Absperrgeländer rund um unsere Modellbahnanlage des EAC Hagen und vertiefte sich in die Betrachtung der bewaldeten Hänge am Ufer des kleinen Flusses. Fürwahr, das ist der größte Vorzug einer Kompaktanlage: Die harmonische Einbettung der Modelleisenbahn in Vorder-, Mittel- und Hintergrund eines solchen Großdioramas. Außerdem haben wir uns bemüht, jeden Quadratzentimeter dieser Nachbildung mit größter Sorgfalt zu gestalten, und so wurde für uns diese Erkenntnis zur Überzeugung.

Sauerländer Originale

Mit den weißen Mauern und den schwarzen Pfosten der Fachwerkhäuser im Hochsauerland fing alles an. Die Begeisterung der Touristen und Besucher unserer sauerländischen Heimat ließ auch uns nicht kalt, und so bedurfte es nur eines geringen Anstoßes, daß sich eine kleine Gruppe von Modellbau-Interessierten mit dem originalgetreuen Nachbau von Häusern aus unserer näheren Umgebung beschäftigte. Das ist im Nachhinein leichter gesagt als getan. Da galt es umfangreiche Recherchen in Museen und Archiven anzustellen, Bauzeichnungen anzufertigen und sich auf Bauweisen zu einigen. Dort, wo keine Unterlagen zu bekommen waren, machten wir uns mit Zollstock und Fotoapparat an die Arbeit und stellten nachbaufähige Unterlagen zu- ➪

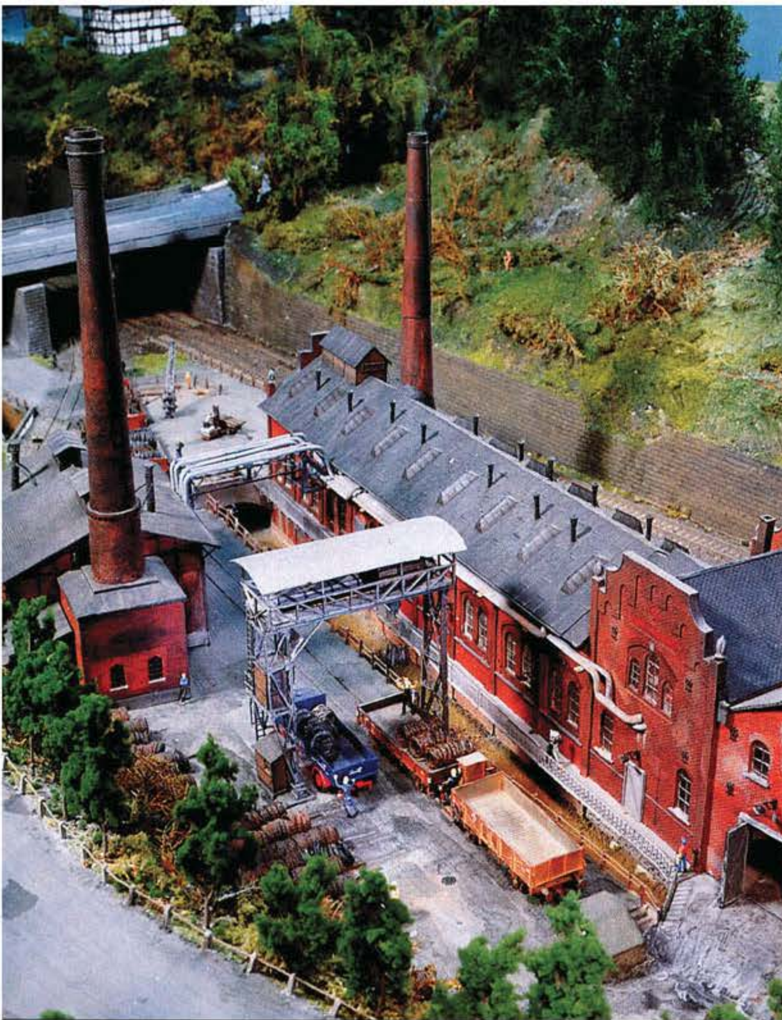


Gründlich bis unter die Wasseroberfläche: Am Fuße des mittleren Viaduktpfeilers liegt ein versunkener Kahn. Ob er mit Schätzen beladen ist?



Einer der tausend Berge des Sauerlandes. Das Weidevieh aus der benachbarten Bauernwirtschaft scheint sich wohl zu fühlen.





Auch in der Drahtfabrik rollt es nicht mehr so, wie vor einigen Jahren: Zwei Wagen voll Drahtrollen pro Tag lohnen sich kaum noch.

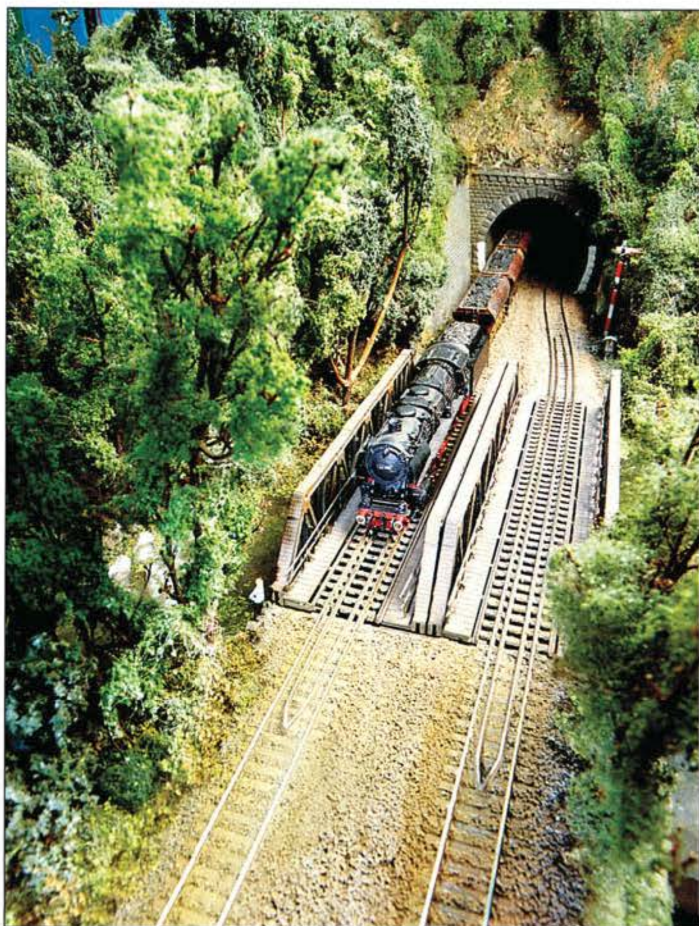


Die schönste Nebenbeschäftigung der Welt: Der Bau von Kleindioramen außerhalb der großen Anlage. Exaktheit bis ins Detail.

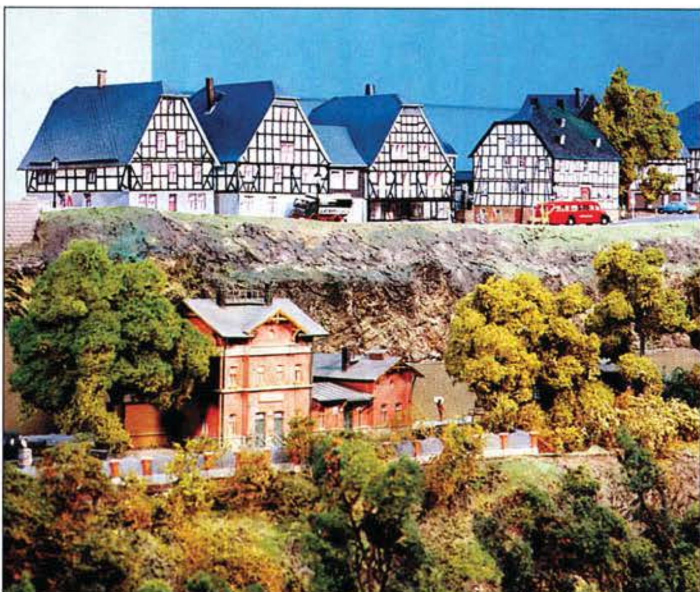
sammen. Auf dieser Grundlage begannen wir 1987 eine Modellbahnanlage aufzubauen, um unsere kleinen Kunstwerke mit ihren „witten Muiren un swatten Pösten" präsentieren zu können.

Das Sauerland zwischen dem Ebbegebirge und dem Diemelsee wird von den Einheimischen gern liebevoll das Land der tausend Berge und Gewässer genannt. Genau diese Diktion haben wir uns zur Grundlage unserer Anlagengestaltung genommen. Die bunten Wälder und die weiten, immergrünen Wiesenflächen prägen diese Landschaft und sind somit auch gestaltungsbestimmend für unsere Anlage. Dargestellt wird eine zweigleisige, nichtelektrifizierte Strecke, die zum Teil in einem Flußtal verläuft. Dabei wurde kein real existierender Streckenabschnitt, gewählt, vielmehr wurden verschiedene Landschaftselemente zusammengestellt, die für das Sauerland charakteristisch sind. Die Strecke könnte im oberen Ruhrtal, im Lennetal oder im Volmetal liegen. Wichtig war uns das Einfangen und Festhalten typischer Landschaftsformen und Ansiedlungen unserer Heimat.

Der Bahnhof im linken Anlagenteil ist unbedeutend und übt heute nur noch eine Haltestellenfunktion aus. Wären da nicht die beiden Industrieanschlüsse zum Sägewerk und zur Drahtfabrik, man hätte sicher die zehn Weichen schon längst zurückgebaut, so wie die früher mal hier abzweigende Nebenbahn, deren Reste im Anlagenvordergrund noch zu erkennen sind. Große Flächen der Anlage zeigen nur Wald und Flur und sind ohne jegliche kommerzielle Bebauung, von Baumeinschlägen abgesehen.



Vorbildgetreu wurden für die zweigleisige Strecke zwei Brückenüberbauten eingesetzt, wozu das Gleis verschwenkt werden mußte.

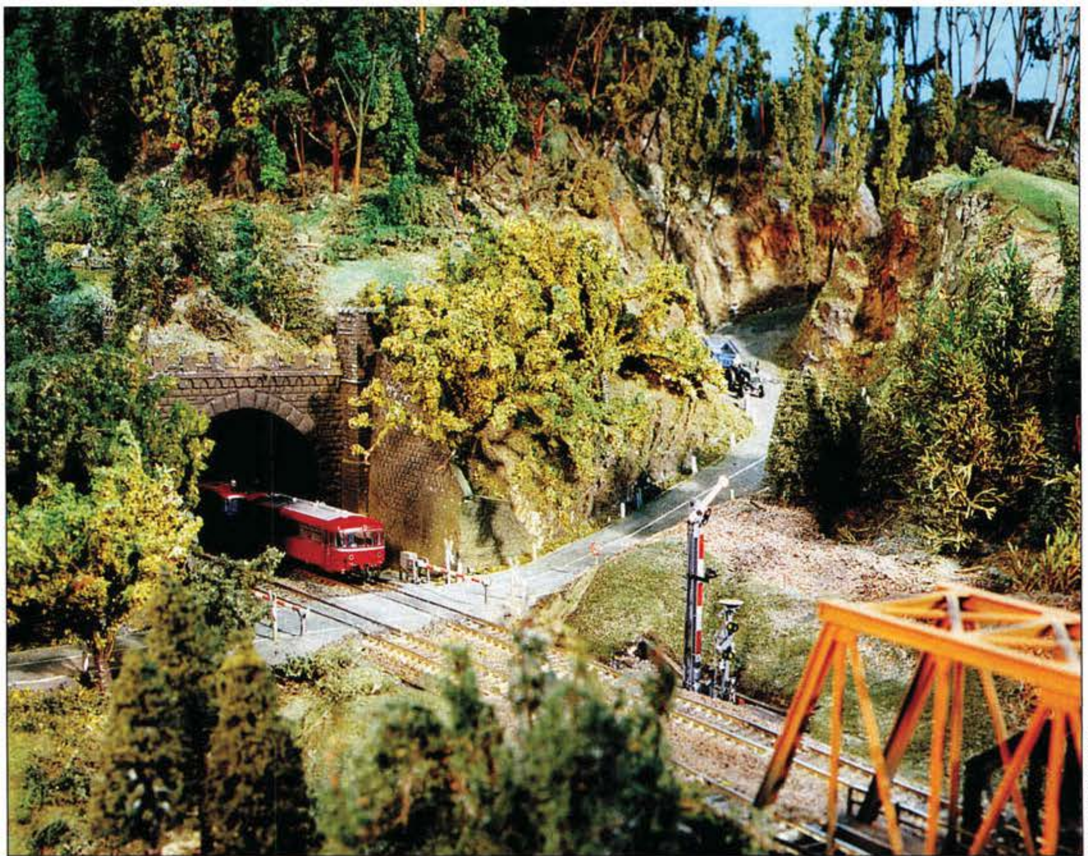


„Kohlenpott"-Atmosphäre pur: Ein Leben zwischen verrußten Mietskasernen und kargen Vorgartenidyllen für die Ruhrkohle.

Wacholderspitzen in Glyzerin

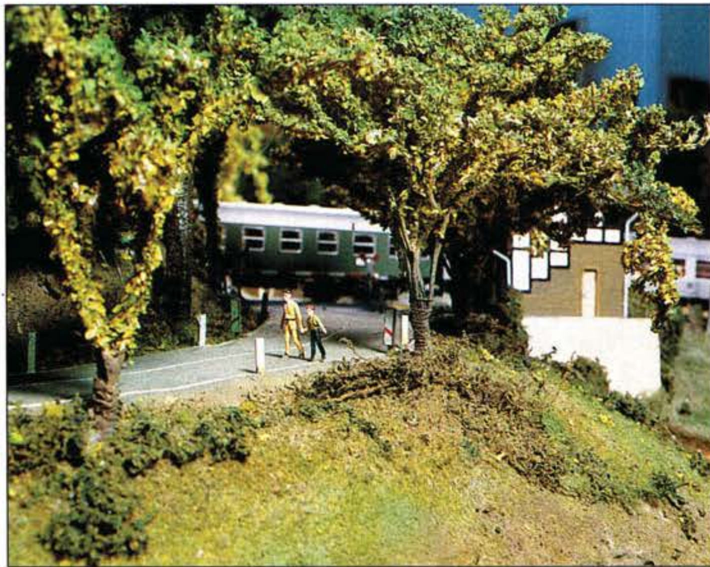
Die Anlage hat eine schwachschenklige U-Form und ist insgesamt 11,80 m lang. Die größte Tiefe der Schenkel beträgt 2,60m. Im rückwärtigen Bereich der Anlage befindet sich in einer tiefer liegenden Ebene ein 8gleisiger Schattenbahnhof, der Züge bis zu 4 m Länge aufnehmen kann. Das Fahren vorbildgetreuer Züge aus der Region und das Bemühen um große Zuglängen spielt dabei eine wichtige Rolle. Über die Bedeutung der Darstellung möglichst viel unberührter Natur wurde bereits berichtet. Der größte Teil der etwa 700 Bäume und Sträucher besteht deshalb auch aus Naturmaterialien. Dazu verwenden wir Weißdorn, Fliederblüten, Goldrute, Wacholderspitzen, Waldbeerensträucher und allerlei Ackerunkräuter, Alpenmoose und Flechten. Damit diese Naturstoffe nicht verbleichen und verrotten, wurden sie mit einer Mischung aus einem Teil Glyzerin und vier Teilen Wasser imprägniert. Danach haben wir sie mit Heki-Flor und anderen handelsüblichen Streumaterialien beflockt. Für die Wiesen und zur Feldgestaltung verwendeten wir vornehmlich eingefärbte Filtermatten, wie sie in Dunstabzugshauben zum Einsatz kommen. Da der Unterbau der Anlage zur Transporterleichterung relativ schwach ist, kam zur Nachgestaltung der Felsen (leider) kein Naturmaterial zur Anwendung. Vielmehr stellten wir unsere Gesteine mit Pappmaché dar und sind ganz zufrieden damit. Dazu formten wir Felsgestein in Gips ab und laminierten in diese Negativform schichtweise Papierschnipsel. Nach dem gründlichen Trocknen des Laminats wurden diese Schalen entformt und als Felsen gestaltet.

Irgendwann ist jede Anlage einmal am Ende ihrer Erweiterungsmöglichkeiten. Wohin dann mit all den kreativen Absichten? – Wir kehrten dazu wieder zu den Ursprüngen unseres Tuns zurück: zum Dioramenbau. Und weil wir den Gebäudebau nicht verlernt haben, entstand zunächst als Pendant zu der heilen Welt auf unserer Anlage eine Ansiedelung im Ruhrpott der 50er Jahre. Hier ist mit viel Liebe und Können ein Diorama entstanden, das fast als Zeitzeuge zu betrachten ist, von der Wäsche auf dem Hof der vergammelten Mietskaserne bis zum Isetta-Kabinenroller am Straßenrand. Sicher nur eine Ersatzbefriedigung, aber eine schöne!



Fotos: KLAWIAN

Da fährt er hin ... der Schienenbus aus Unna, doch gleich wird er am anderen Ende des Tunnels wieder auftauchen.



Geh doch wieder mal spazieren. Natürlich durch den Sauerländer Wald und entlang einer gemütlichen Nebenbahnlinie.





▲ *Hier sehen sie die ganz normale Normalität, wie sie so oder ähnlich auf bundesdeutschen Bundesbahnschienen täglich für die Minus-Rendite sorgt. Von Duisburg Hauptbahnhof nach Duisburg Entenfang fährt – wir schreiben das Jahr 1988 – tagein, tagaus alle halbe Stunde eine 67 Tonnen schwere Lokomotive mit zwei Nahverkehrswagen, wovon einer ein Steuerwagen ist.*



Grund für den dichten Takt: Entenfang ist der Betriebsbahnhof des Rbf und des ehemaligen Bw Duisburg Wedau. Wo es um die Beförderung von Kollegen geht, läßt sich die Bahn nicht lumpen. Auch dann nicht, wenn den 170-Tonnen-Zug stets nur drei bis elf Reisende benutzen – die übrigen 90 Prozent der Belegschaft fahren mit dem Auto zum Dienst.

Mit besten Empfehlungen vom Vorbild:

Dreierlei

KDB macht Modelleisenbahnern Mut: Gibt's nicht gibt's nicht, denn die Farben der DB machen alles möglich. Überzeugen sie sich selbst!



▲ *Der ebenfalls 1988 im Düsseldorfer Hauptbahnhof abgelichtete Zug ist die Rettung all jener Modelleisenbahner, die nicht wissen, was sie mit dem übriggebliebenen Silberling, dem einsamen Umbau-AB4yg und dem versprengten MDy anfangen sollen, deren gemeinsamer Einsatz noch vor drei Wochen das schallende Gelächter eines intim verfeindeten Modellbahnkollegen hervorgerufen hat. Nun aber nichts wie hin zu ihm mit diesem Heft, um das Hohnlachen mit süffisantem Lächeln gaaanz langsam zu ersticken.*



▲ *Zweimal Dreierlei zum Schluß: In einem E 3758 genannten „Sandwich" aus drei DR- und drei DB-Wagen fungiert eine 141 als „Belag" in der Mitte. Ab Bamberg fährt die Reichsbahn-Hälfte über Lichtenfels und Coburg nach Sonneberg, während sich der Bundesbahn-Teil weiterer kursbüchiger Betrachtung entzieht.*



◀ *Im abgelaufenen Fahrplan führte werktäglich am frühen nachmittag eine 141 mit einem Silberling und einem Steuerwagen-Unikat des Karlsruher S-Bahn-Versuchszuges von Würzburg aus mainabwärts. Die von ferne wie ein undefinierbarer Lokomotivzug wirkende Fuhre weckt bei Kennern der Rhein-Ruhr-S-Bahn-Szene Begehrlichkeiten: Den Steuerwagen könnte man auch hier ganz gut gebrauchen.*
kdb

Berliner TT-Bahnen:

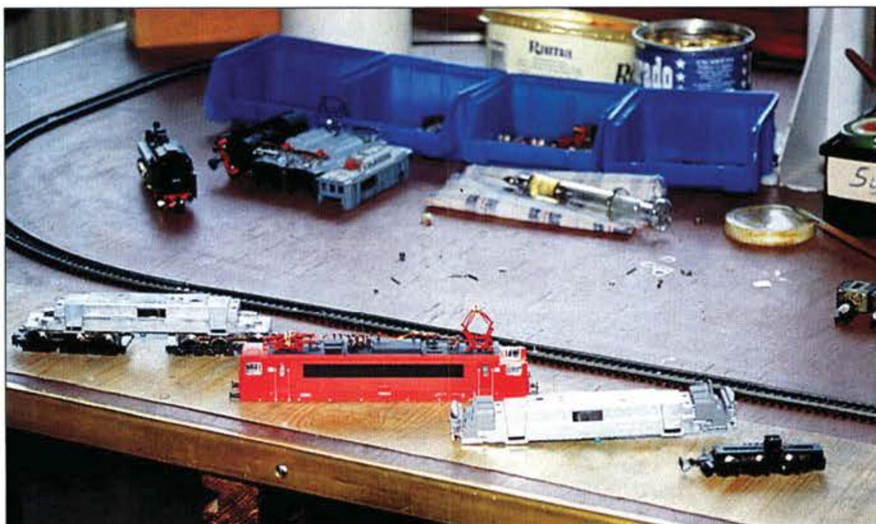
Zahlungsunfähig!

Es hatte seit Jahresbeginn gekriselt, war aber kaum an die Öffentlichkeit gedrungen: Die Zahlung der Monatsgehälter an die 80köpfige Belegschaft verzögerte sich, Rechnungen mußten gemahnt werden, das Engagement in Petersburg kam nicht zum Tragen. Dann aber die frohe Kunde: Die BKK-Investitionsfonds GmbH, eine Tochter der Berliner Bank, sei im Mai 1993 als Gesellschafter mit 2/3 Mehrheit bei TT eingestiegen: „Das Unternehmen verzeichnete 1992 steigende Umsätze, nicht nur auf seinem traditionellen Markt, sondern auch in den alten Bundesländern, ein wichtiges Kriterium für erfolgreiche Geschäftstätigkeit", wie man uns erklärte. Drei Millionen Mark der BKK flossen im Mai 1993 als Investition in die TT-GmbH. Acht Wochen später waren sie verschwunden, die Belegschaft erhielt im Mai, Juni, Juli kein Gehalt. Dafür gab es in einer Versammlung Ende Juli den Bescheid: Die Gesellschaft ist zahlungsunfähig. Der Betriebsratsvorsitzende erhielt den Auftrag, Konkurs anzumelden.

Das Rätselraten, wie es zu dieser Entwicklung kommen konnte, ist groß. Unser Bild zeigt ein Modell der Baureihe 155. Es sollte der Renner der Saison werden, ist nahezu fertig, kann aber nicht endmontiert werden, da die Stromabnahmefedern für die Drehgestelle fehlen. Grund: Der Zulieferer liefert nicht, weil ihm seit Monaten offenstehende Rechnungen von 12.000,- Mark nicht bezahlt wurden. Folge: 2.000 Lokomotiven sind nicht auslieferbar, eine knappe Viertelmillion Mark.

„Das Management vernachlässigte die internen Probleme, der technische Leiter fiel wegen Krankheit aus, ein Brand in der Produktionsabteilung legte die Fertigung lahm (Es verbrannten etwa 100 Gehäuse! F.B.). Die Folge waren hohe operative Verluste, die das von der BKK eingezahlte Kapital (Drei Millionen Mark! F.B.) aufzehrten. Die Verwendung betraf Lohn- und Gehaltszahlungen (März, April), Sozialabgaben, Lohnsteuern, Ausgleich von Lieferantenverbindlichkeiten."

Soweit die Bank gegenüber MEB. Daraus mag sich jeder selbst einen Reim machen.



In der stillgelegten Produktionshalle: 2.000 Lokomotiven blockiert, weil 12.000,- Mark für das winzige Zulieferteil, die Stromabnehmerfeder, fehlen.

Wie nun weiter?

Viele Händler haben inzwischen Außenstände beglichen, TT verkauft vom Lager, die Produktion ruht, aber die Belegschaft steht zur Verfügung, will nicht aufgeben. Der Konkursverwalter verhandelt, die Bank hofft.

In der Tat ist nichts wünschenswerter, als daß sich rasch ein neuer Investor findet, der das Unternehmen weiterführt. Im Gerede sind bei Redaktionsschluß ein Südafrikaner, ein Sachse, ein Österreicher. Egal, wenn er nur aufs richtige Gleis findet.

F.B.

Bahnhof Falken

Von Bauplänen als Salz in der Suppe des aktiven Modelleisenbahners schrieben wir im Vorspann zum Plan von der Haltestelle Schwarzburg im Heft 7/93, und von der Vorratskiste des Günter Fromm aus Erfurt. Ein weiteres Bonbon aus eben dieser Vorratskiste stellen wir hier mit dem Plan vom Bahnhof Falken vor.

Als 1858 die Werrabahn (Eisenach - Meiningen - Coburg) eröffnet wurde, brachte man auch ihre Weiterführung nach Norddeutschland ins Gespräch. Diese Fortsetzung kam jedoch erst 1876 über Bebra - Göttingen zustande. Die Folge dieser so spät entstandenen Nord-Süd-Verbindung war die fehlende wirtschaftliche Entwicklung in den nördlich von Eisenach liegenden Gemeinden des Großherzogtums Sachsen-Weimar. Das war auch einer der Hauptgründe, weshalb nach der Eröffnung der schmalspurigen Feldabahn (1879/81) im Eisenacher Oberland der Bau einer normalspurigen Eisenbahn durch das Werratal mit Nachdruck betrieben wurde. Die Königl. Preußische Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) schenkte jedoch diesen Anträgen erst nach mehr als einem Jahrzehnt Gehör. Dazu plante man zunächst eine Verbindung Eisenach – Mihla – Mühlhausen. Wegen erheblicher Schwierigkeiten beim Überwinden des Hainichs scheiterte jedoch die Ausführung dieses Plans. 1896 einigten sich Preußen und Sachsen-Weimar darauf, eine Eisenbahn von Eisenach über Creuzburg – Treffurt – Eschwege nach

Kgl. Eisenbahndirektion Erfurt
Linie Treffurt - Hörschel

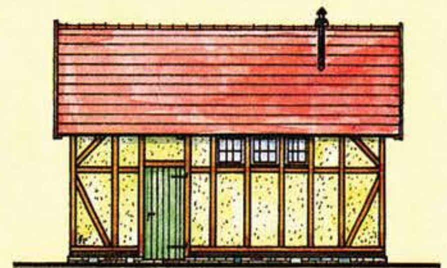
Entwurf zum Bahnhof Falken

Abortgebäude mit Stall und Spritzenraum



Ansicht vom Hof aus ▸

◂ Ansicht vom Vorplatz aus

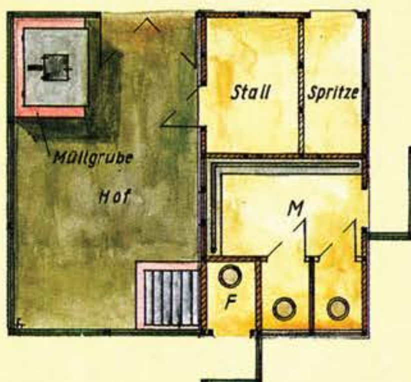




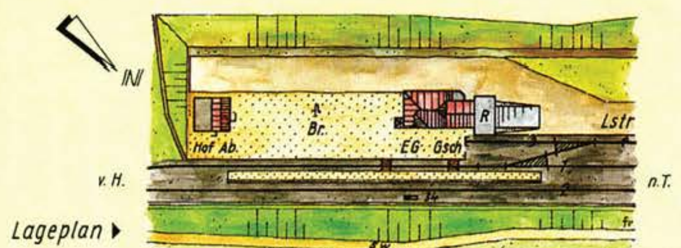
Ansicht vom Empfangsgeb. aus ▸

◂ Ansicht vom Bahnsteig aus





◂ Grundriß



Lageplan ▸

Aufgestellt
Erfurt, den 13. August 1906
Kgl. Eisenbahndirektion
Warren Meerbach

angef. Herrgoß, t. B. Asp.

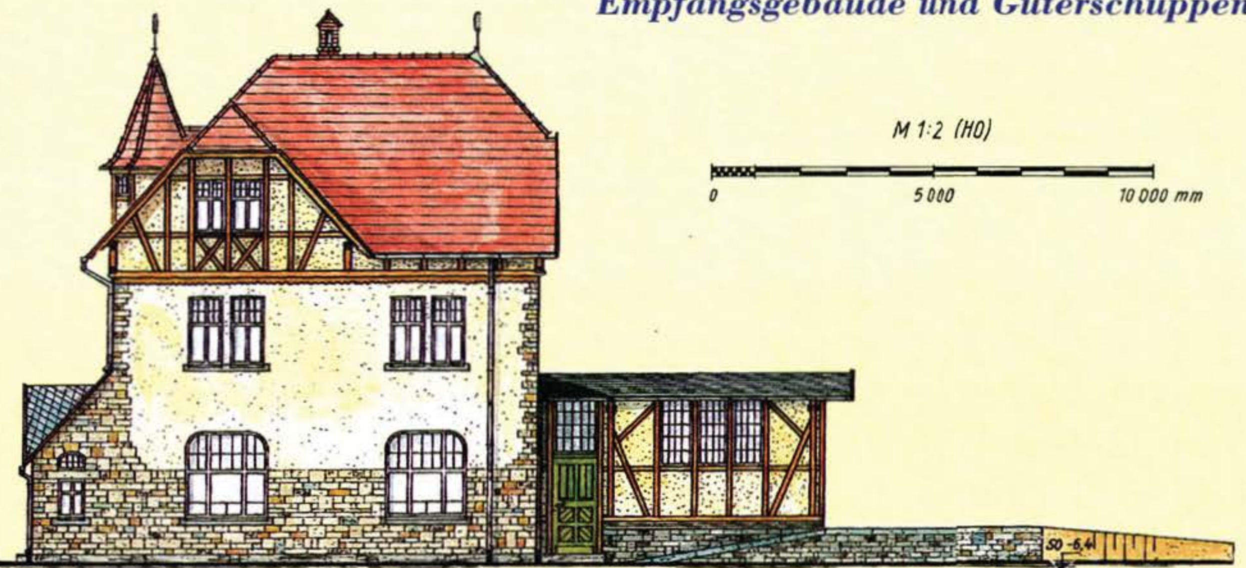
Kgl. Eisenbahndirektion Erfurt
Linie Treffurt - Hörschel

Entwurf zum Bahnhof Falken

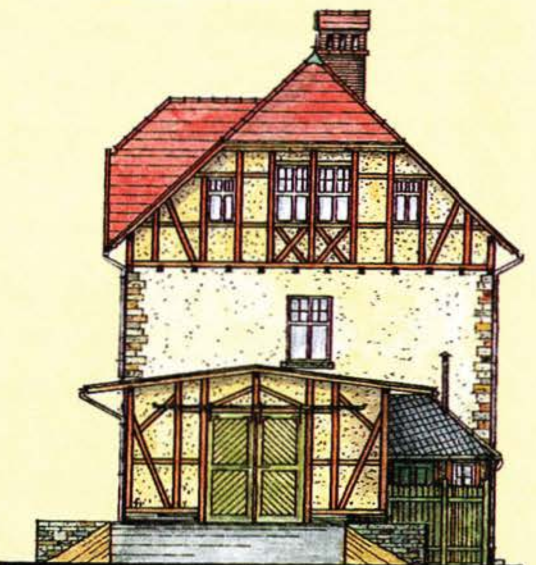
Empfangsgebäude und Güterschuppen

M 1:2 (H0)

0 — 5000 — 10 000 mm



Ansicht vom Bahnsteig aus



Seitenansicht



Ansicht vom Vorplatz aus

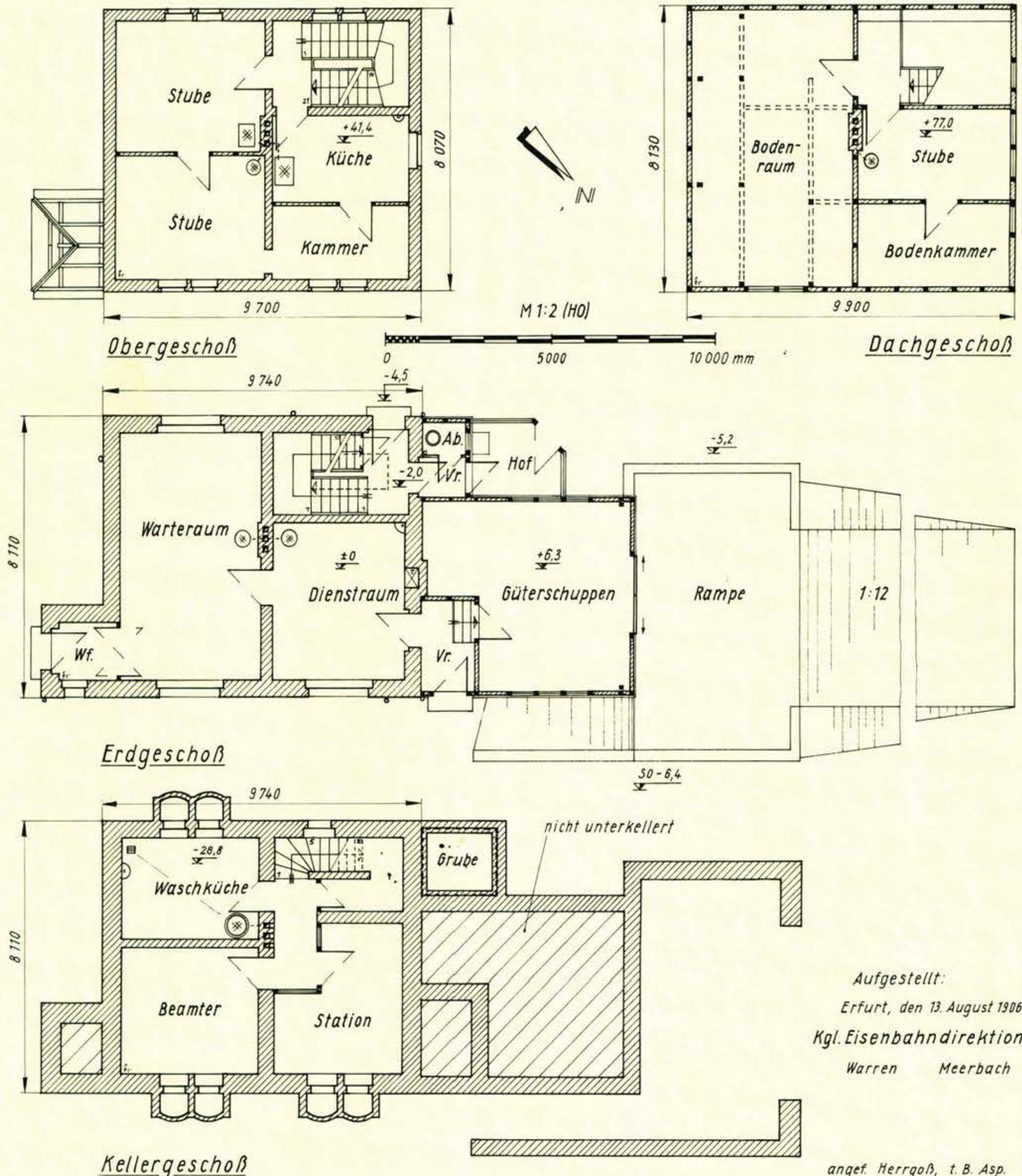
Aufgestellt:
Erfurt, den 13. August 1906
Kgl. Eisenbahndirektion
Warren Meerbach

angef. Herrgoß, t. B. Asp.

Ansicht von der Rampe aus

Entwurf zum Bahnhof Falken

Empfangsgebäude und Güterschuppen



Niederhone zu bauen, bei der die inzwischen verstaatlichte Thüringische Eisenbahn aus Kostengründen mitbenutzt wurde.
Ursprünglich wollte man außerdem einen großen Abzweigbahnhof bei Hörschel bauen, der den Bahnhof Eisenach im Güterverkehr entlasten sollte, doch dann nahm man wegen der erforderlichen Werraüberbrückung davon Abstand und erkor Warta zum Anschlußbahnhof. Das dadurch erforderliche Kopfmachen der Züge bis Eisenach nahm man als kleineres Übel in Kauf.
Im Jahre 1900 begann die Königlich-Preußische Eisenbahn-Direktion (KED) Kassel mit der Planung und bereits 1902 konnte die westliche Teilstrecke Schwebda – Treffurt eröffnet werden. Der zweite Teil der Streckenführung war wesentlich schwieriger, mußte doch die Werra durch stählerne Fachwerkbrücken bei Creuzburg, Mihla, Frankenroda und Falken fünf mal überquert werden. Nach der Eröffnung dieses Streckenabschnitts im Jahre 1907 nahm die touristische und wirtschaftliche Entwicklung der Ortschaften entlang der Werra einen gewaltigen Aufschwung.
Der Zweite Weltkrieg hinterließ zwei zerstörte Werrabrücken zwischen Falken und Frankenroda, und 1952 wurde der Verkehr gänzlich eingestellt.

Das Vorbild

Fast 50 Jahre existierte der Bahnhof Falken; er hat sich in dieser Zeit gleismäßig nicht verändert. Am durchgehenden Hauptgleis 2 liegt ein schmaler Zwischenbahnsteig. Das Verkehrsgleis 1 ist in die Befestigung des Hausbahnsteigs einbezogen, eine auf kleinen Bahnhöfen oft vorzufindende Anordnung. Gleis 3 als Freiladegleis liegt an der Ladestraße. Auch die Gebäude sind fast unverändert. Am zweigeschossigen Empfangsgebäude ist ein kleiner Güterschuppen mit Rampe angebaut, der schon 1909 um die Abmessungen der Rampenfläche in gleicher Form verlängert wurde. Zwischen dem Empfangsgebäude und dem Abortgebäude mit Stall und Spritzenraum der Feuerwehr befindet sich auf halbem Wege ein Brunnen mit Handpumpe zur Wasserversorgung.
Die Ansichten des Empfangsgebäudes zeigen eine zeitbetonte architektonische Gestaltung. Die Werksteinverblendung aus hellem Travertin und das schmükkende Fachwerk sind typisch landschaftsgebundene Gestaltungsmerkmale. Auch der kleine Turm ist mehr schmückendes Element als zur Beleuchtung des Dachbodens erforderlich. Die Eindekkung der Dachflächen des Hauptgebäudes erfolgte mit Ziegeln, die des Eingangsvorbaus und des Aborts mit Schiefer.

Das Modell

Auch an diesem Gebäudemodell wird der Modellbauer seine helle Freude haben, bietet es doch alle Möglichkeiten der Anwendung verschiedener Technologien, von der Pappbauweise bis zur Mitverwendung handelsüblicher Halbzeuge. Wegen der Gefahr des Verzugs wird für den Rohbau der Gebäude kein Sperrholz, sondern die Verwendung von glatten Polystyrolplatten empfohlen. Auch wenn keine Inneneinrichtung vorgesehen wird, sollten Geschoßdecken eingebaut werden, einmal zur Erhöhung der Steifigkeit, zum Anderen aber auch wegen der besseren Gestaltung des vorspringenden Obergeschosses. Außerdem kann man nun einzelne Räume beleuchten, ohne daß gleich das ganze Gebäude palastartig illuminiert wird.
Für die Werksteinverkleidung werden Mauerwerksplatten von Vollmer (Travertin 6046) empfohlen und für die Dächer Platten des gleichen Herstellers (Ziegel 6026 und Schiefer 6025). Wer es sich einfach machen will, schneidet das Fachwerk aus Karton aus und bemalt es braun. Gekonnter sieht jedoch ein Fachwerk aus Furnierstreifen aus, das sauber ausgeklinkte Balkenverbindungen zeigt und anschließend mit nußbaumbrauner Dickschichtlasur bearbeitet wird. Die weißen Putzflächen in den Gefachen werden mit angedickter weißer Plakatfarbe nachgebildet.
Unterschiedlich farbige Gardinen, hier und dort ein geöffnetes Fenster oder eine offenstehende Tür, vergessene Körbe und Fässer sowie die sparsame Belebung der Umgebung mit Menschen und Tieren machen das Modell zur einmaligen Kostbarkeit auf der Anlage. Auch die Rampe reizt zur Gestaltung. Die Seitenverblendung besteht aus Bruchsteinmauerwerk und ist an den Oberkanten bordsteinähnlich eingefaßt.

Günter Fromm



Foto: Matzke

Wagen für die Spreewaldguste

Daß die Wiederbelebung der Spreewaldbahn zum Reizthema auch unter den Modelleisenbahner geworden ist, liegt sicher mit an dem schönen H0m-Modell von Bemo-Zeuke. Zu den Spreewälder Originalen zählt er zwar nicht, der Umbauwagen der Gattungs-Nr. 901-213, aber daß er mit Sicherheit auf den Strecken dieser Bahn im Einsatz war, machte ihn zum Ziel einer leicht nachvollziehbaren Umbauanleitung.

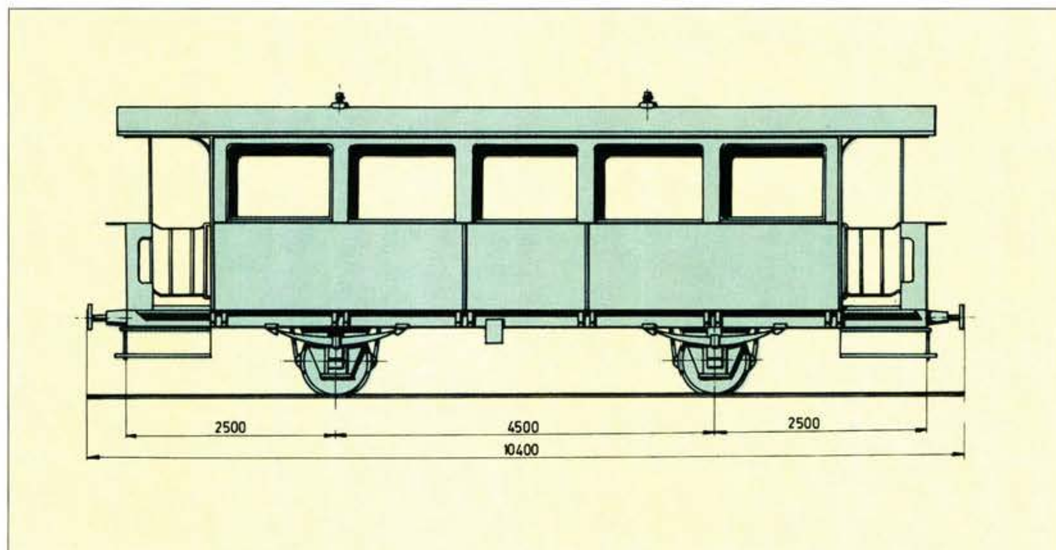
Bei kritischer Betrachtung des Schmalspurzuges der Spreewaldbahn von Bemo-Zeuke fällt das kümmerliche Angebot an Personenwagen auf. Mit nur einem zweiachsigen Personenwagen und einem kombinierten Personen- und Gepäckwagen wollte ich mich nicht zufrieden geben, da gerade der Personenwagenpark der Spreewaldbahn in den 60er Jahren recht abwechslungsreich war. Auf der Suche nach Alternativen fiel mir ein alter Piko-Wagen in die Hände, dessen Umbau Abwechslung bei der langweiligen Zugzusammenstellung versprach.

Vom Vorbild

Zwischen den Vierachsern, die in den letzten Jahren der Betriebsführung hauptsächlich auf der Spreewaldbahn verkehrten und den zweiachsigen Oldtimern die sich Bemo-Zeuke zum Vorbild genommen hat, gibt es noch einen dritten,charakteristischen Fahrzeugtyp: Zweiachsige Wagen mit offener Bühne, die durch sehr große Fenster auffielen. Es handelte sich dabei um die Wagen 901 212 und 901 213. Sie entstanden erst zur Reichsbahnzeit durch Umbauten aus normalspurigen Nebenbahnwagen. Damit erklärt sich auch die bemerkenswert große Breite der Wagenkästen dieser Fahrzeuge. Beide Wagen unterschieden sich voneinander dadurch, daß der 901 213 keine Toilette besaß. Aus diesem Grund waren auch alle Fenster gleich groß, ein Umstand, der uns beim Umbau erleichternd zugute kommt.

Mir fielen die Wagen durch ihre Ähnlichkeit mit den Windberg-Aussichtswagen auf, ein Zufall, sicherlich, aber ein guter Aufhänger für die Verwendung der seinerzeit von Piko in sehr guter Qualität herausgebrachten Wagen dieser sächsischen Nebenbahn.

Mit relativ kleinen Kompromissen entstand so aus je zwei Piko-Windbergwagen ein 901 213, der sich ganz wunderbar in das Bild einer schmalspurigen Spreewaldleine einfügt.

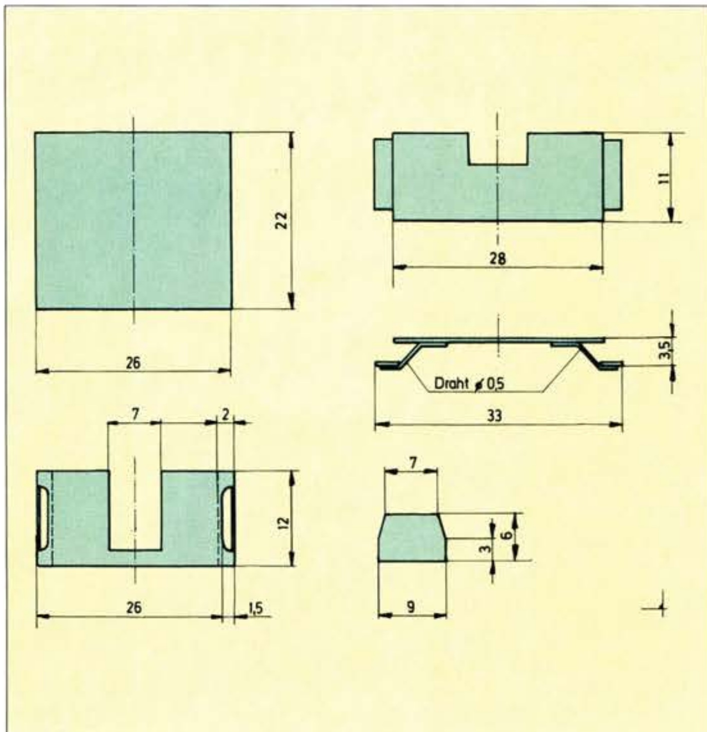


Hauptabmessungen des Personenwagens 901 213. Zeichnung etwa im Maßstab 1 : 87 (Nenngr. H0).

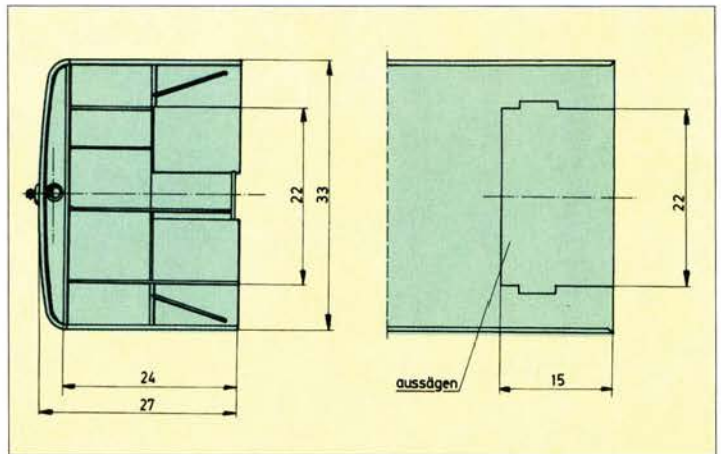
Der Umbau

Zunächst werden die beiden Windbergwagen vollständig demontiert. Zum Abtrennen von je einer Bühne sollte man eine feine Bastelsäge verwenden. Mit viel Geschick wird danach aus der nun sichtbaren Stirnwand die Wände so herausgeschnitten, daß die Seitenwände und das Dach nicht beschädigt werden. Dazu verwendet man am besten ein grobes Laubsägeblatt, das in einen Kloben eingespannt und mit dem vorsichtig an der Innenseite der Wand entlanggesägt wird. Anschließend wird der eine Wagenkasten mittig, zwischen dem zweiten und dritten Fenster, und der andere Wagenkasten zwischen dem dritten und vierten Fenster zersägt. In der Systemskizze sind die Schnitte in der geschilderten Reihenfolge mit A, B und C gekennzeichnet. Beim Sägen sollte man beachten, daß die angegebenen Maße lichte Abstände sind und demnach die Schnittführung außerhalb der Maßlinie erfolgen muß. Bevor man die Teile zusammenkleben kann, sind noch einige Handgriffe notwendig. So müssen die Ansätze der Spritzäste im Wageninneren entfernt und die Klebekanten innen unter 45° angefast werden, damit die neuen Stirnwände sauber in den Kasten eingeklebt werden können. Auch die Längsträger der Windbergwagen und ihre Verstrebungen müssen abgesägt und die Bodenunterflächen sauber verschliffen werden.

Um die freistehenden Bühnen anbringen zu können, müssen im Wagenboden Ausschnitte mit den Abmessungen 22 x 15 mm ausgesägt werden. Da bei dem nachfogenden Zusammenkleben die freistehenden Seitenwände zum Einziehen neigen, sollten im oberen Bereich, dicht an der Klebekante, Spreizen angebracht werden, die das Außenmaß von 33 mm sichern. Dafür eignen sich exakt zugeschnittene Holzleisten, die nach dem Aushärten des Klebers wieder entfernt werden. Die Bühnenböden bestehen aus zugeschnittenen Kunststoffplatten, die bereits vor dem Einkleben schwarz eingefärbt werden. Die offenbleibenden schmalen Schlit-



Die Bühne besteht aus dem Bühnenboden, dem Bühnengeländer, der Trittbrettkonstruktion und den Übergangsblechen.



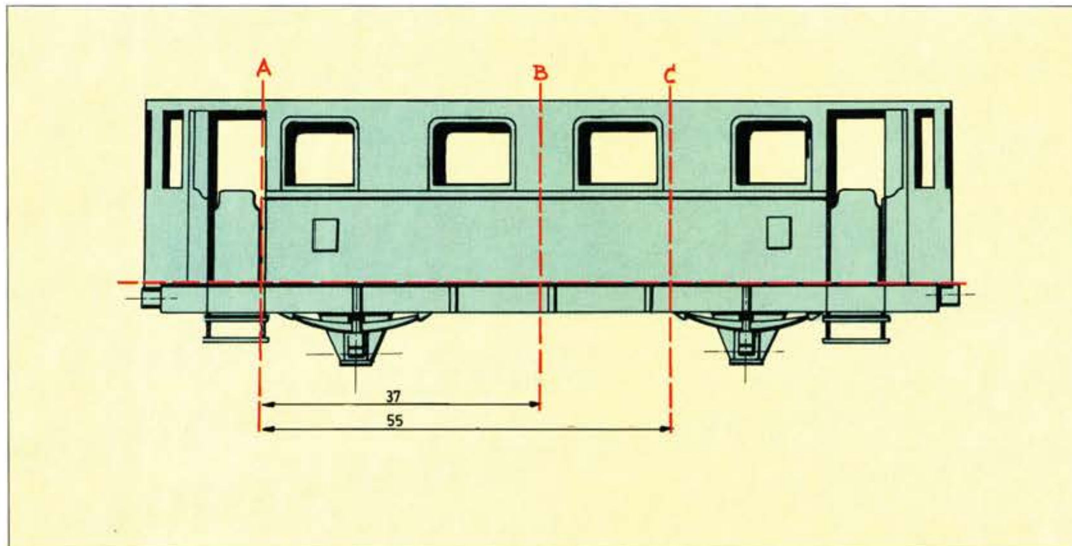
Ausschnitt im Wagenbogen (rechts) und an der Stirnwand (links).

ze dienen zur Aufnahme der Bühnengeländer.

Für das Fahrgestell verwendete ich zwei TT-Wagengestelle von BTTB Zeuke. Durch Zerschneiden der Konstruktionen müssen diese exakt an die Wagenkastenlänge angepaßt werden. Genau 19 mm lang müssen die Kopfstücke mit den Kupplungsfedern sein, da von diesem Teil die spätere Paßgenauigkeit der Zug- und Stoßvorrichtung abhängt. Wenn alles gut paßt, kann es sauber unter den Kasten geklebt werden. Da der Wagenkasten seitlich weit über den Rahmen hinausragt, müssen Ouerträger zur Unterstützung eingesetzt werden. Dafür verwende ich kurze U-Träger aus Kunststoff.

Weil der Wagenkasten verhältnismäßig große Fenster besitzt, ist der Einbau einer Inneneinrichtung ratsam. Die Bühnengeländer werden aus Mesingblech hergestellt, und die Übergangsbleche werden mittig angelötet. Die Stützen aus Draht müssen an das Dach angepaßt werden. Die Tritte der Bühnen wurden aus Messingblechen und Drahtstückchen gefertigt. Das Dach kann man massiv aus Eichenholz schnitzen oder man biegt sich eines aus Messingblech. Letzteres sieht zwar besser aus, kann jedoch uneben aussehen. Die Farbgebung mit matten Bastelfarben und eine Beschriftung mit Gaßner-Beschriftungen runden das attraktive Modell ab.

Bernd Matzke



Hauptschnitte zur Zerlegung der Wagenkästen von Windberg-Aussichtswagen aus dem Piko-Programm in H0.

Die optimale Verbindung für Millionen – im Großen . . .



Große und bedeutende Ballungszentren wie zum Beispiel Nordrhein-Westfalen sind heute und vor allem in Zukunft ohne optimale Verkehrsverbindungen wie die S-Bahn nicht lebensfähig. Sie ist das Rückgrat des öffentlichen Personen-Nahverkehrs.

Ob Menschen zu ihrem Arbeitsplatz, in die Schule oder zu sonstigen Wirkungsstätten fahren müssen, ob sie ihre Einkäufe oder Besorgungen erledigen wollen, ob sie einander besuchen oder ihrem Vergnügen nachgehen – die S-Bahn bringt sie hin. Und selbstverständlich auch wieder zurück.

Die S-Bahn ist nicht nur ein bequemes und streßfreies Verkehrsmittel; sie fährt pünktlich, schnell und verläßlich. Das ganze Jahr. Und bei jedem Wetter. Auch die stetig steigende Zahl der Benutzer beweist, daß sie im wahrsten Sinne des Wortes "ankommt". Vor allem auch in bezug auf ihre Sicherheit und Umweltverträglichkeit.

Unbestritten ist die S-Bahn für Millionen Menschen in Nordrhein-Westfalen eine vorteilhafte Verkehrsverbindung und darüber hinaus ein hervorragender Werbeträger für Markenartikler und Dienstleister.

Die Deutsche Bundesbahn hat das Streckennetz der S-Bahn Rhein-Ruhr auf eine Streckenlänge von 310 km erweitert und gleichzeitig zu einem Verbundsystem zusammengeschlossen. Das heißt, sie bedient Städte und Regionen, in denen mehr als 6 Millionen Menschen leben und arbeiten. Also ein perfektes Umfeld für jeden Werbetreibenden. Und da liegt für Märklin doch wohl nichts näher, als sich dieses Mediums zu bedienen.

So entstand in der Design-Abteilung des Hauses Märklin der Entwurf für eine Ganzwagen-Gestaltung von drei S-Bahn-Wagen mit durchgehenden Märklin-Motiven. Nach der Realisierung durch die Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH wurde diese S-Bahn-Garnitur zum erstenmal am 28. September 1991 bei der Wiedereröffnung der über 40 Jahre getrennten Eisenbahnstrecke zwischen Sonneberg (Thüringen) und Neustadt bei Coburg (Bayern) eingesetzt. Dieser "Lückenschluß" verbindet nun wieder





die beiden Zentren der thüringischen und bayerischen Spielzeug-Industrie.

Nach dem "historischen Ereignis" ist die gesamte Garnitur im S-Bahn-Betrieb des Rhein-Ruhr-Gebietes täglich im Einsatz.

Im Gegensatz zu den S-Bahnen der Ballungsräume Hamburg, München, Stuttgart oder Rhein-Main, deren Linien im Großstadtbereich eng verknüpft und auf ein Zentrum ausgerichtet sind, verbinden die S-Bahn-Linien des Rhein-Ruhr-Raumes eine Vielzahl größerer Städte. Untersuchungen der Deutschen Bundesbahn als Betriebsführer haben ergeben, daß sich für die Ruhr-S-Bahn lokbespannte Züge besser eignen als reine Triebwagen.

Die in den S-Bahn-Netzen der DB eingesetzten Lokomotiven verschiedener Baureihen sind mit einer speziellen Wendezug-Steuerung ausgerüstet. Sie sind in einer einheitlichen Farbgebung lackiert, die auch der Grundlackierung der Wagen entspricht. Die großflächige Werbung kann allerdings auf die S-Bahn-Lokomotiven nicht ausgedehnt werden.

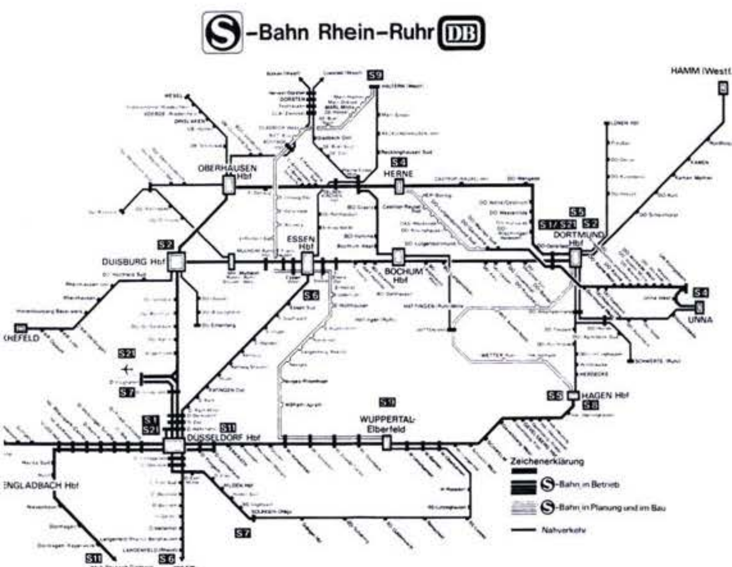
Der attraktiv gestaltete S-Bahn-Zug im Märklin-Design dokumentiert im Modell besonders interessante Fahrzeuge aus einem aktuellen Verkehrskonzept. Mit der universell einsetzbaren Lokomotive ist der Zug ein farbiger Blickfang auf jeder Märklin-Anlage mit konventioneller, digitaler oder DELTA-Steuerung – aber auch in jeder Sammler-Vitrine.

2849 S-Bahn-Zug "Märklin".
1 Elektro-Lokomotive BR 141 DB in S-Bahn-Farbgebung. 3 S-Bahn-Wagen mit Ganz-Wagen-Werbung "Märklin".

1 S-Bahn-Wagen ABx 791.1, 1. und 2. Klasse.
1 S-Bahn-Wagen Bx 794.1, 2. Klasse.
1 S-Bahn-Wagen Bxf 796.1, 2. Klasse mit Steuerabteil.
Beleuchtete Zieltafel. 3 weiße Stirnlampen und 2 rote Schlußleuchten, mit der Fahrtrichtung wechselnd. Schilder für Zieltafeln liegen bei. Zwischen den Wagen Kurzkupplungen mit Kulissenführung.

Lokomotiv-Merkmale:
- Fahrgestell und Aufbau aus Metall.
- 2 Achsen angetrieben.
- 4 Haftreifen.
- Mit eingebautem DELTA-Modul.
- Elektronische Umschaltung der Fahrtrichtung.
- Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd.
- Norm-Kupplungsaufnahmen mit Kurzkupplungen.

Zuglänge 92,5 cm.







„Zweie vor"

Gemeint ist, daß die Rangierabteilung zwei Wagenlängen vorrücken soll, und gegeben wird diese Anweisung im Rangierer-Jargon. Unsere Leser als Rangierleiter.

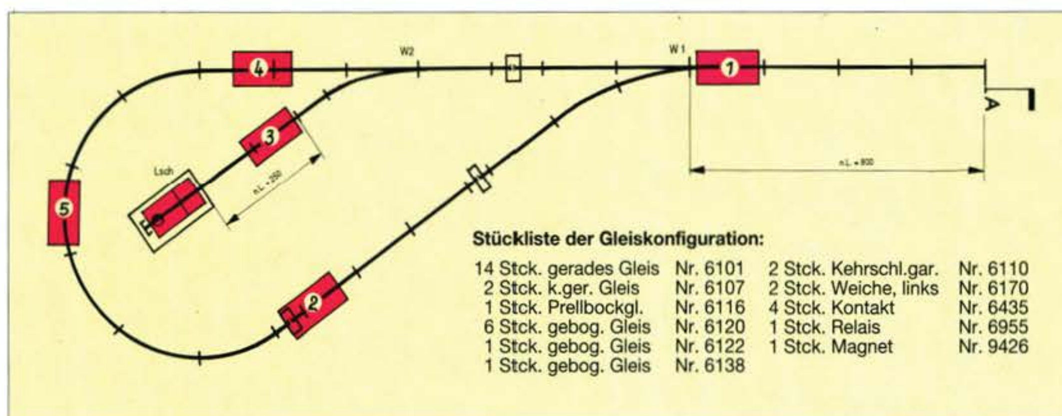
Die eingleisige Wendeschleife schließt ein Schuppengleis ein. In ihr stehen vier zweiachsige Güterwagen (Nr. 2, 3, 4 und 5), die – zusammen mit dem im Ausfahrgleis stehenden Wagen Nr. 1 – von der im Schuppen bereitstehenden Lokomotive so auf das Ausfahrgleis zu rangieren sind, daß das Triebfahrzeug mit dem Schornstein voran an der Spitze des Zuges ausfahrbereit am Signal A steht und die Wagen in numerischer Reihung folgen. Beim Rangieren darf der Schuppen nicht benutzt werden, und die Weichen, von Hand zu stellen, müssen stets grenzzeichenfrei verlassen werden. Natürlich darf am Signal B beim Rangieren nicht vorbeigefahren werden.

Die Gleiskonfiguration besteht aus dem Fleischmann-Profi-Gleis, und als Triebfahrzeug wird eine Tenderlokomotive verwendet. Alle Fahrzeuge sind mit Bügelkupplungen ausgerüstet, die von Hand entkuppelt werden müssen. Selbsthergestellte Entkupplungshilfen (Löffel, Magnete usw.) sind erlaubt.

Wenn Sie Ihre Rangierleiter-Eigenschaften unter Beweis stellen wollen, haben Sie am Stand der MEB-Redaktion zur Großen Berliner Modellbahnausstellung am 30. Oktober unterm Fernsehturm die beste Gelegenheit dazu. Schnelligkeit ist dabei entscheidend, denn wer die Rangieraufgabe in kürzester Zeit löst, dem winkt ein echter Modellbahn-Preis.

Um auch unseren Lesern, die nicht zum Berliner Fernsehturm kommem können, eine Chance einzuräumen, rufen wir alle Rangierfans zusätzlich zu einem Fernwettbewerb auf. Wer per Postkarte die optimale Lösung schickt (es gibt mehrere Lösungen), nimmt – unter Ausschluß des Rechtsweges – an einer Auslosung teil. Letzter Einsendetermin (Datum des Poststempels) ist der 20. Oktober. Als optimale Lösung gilt diejenige, die sich bei den praktischen Erprobungen am Fernsehturm als die schnellste herausstellt. Womit wir die Praktiker und Theoretiker hervorragend vereint hätten.

Und nun wünschen wir viel Glück!



Stückliste der Gleiskonfiguration:

14 Stck. gerades Gleis	Nr. 6101	2 Stck. Kehrschl.gar.	Nr. 6110
2 Stck. k.ger. Gleis	Nr. 6107	2 Stck. Weiche, links	Nr. 6170
1 Stck. Prellbockgl.	Nr. 6116	4 Stck. Kontakt	Nr. 6435
6 Stck. gebog. Gleis	Nr. 6120	1 Stck. Relais	Nr. 6955
1 Stck. gebog. Gleis	Nr. 6122	1 Stck. Magnet	Nr. 9426
1 Stck. gebog. Gleis	Nr. 6138		

TIPS & TRICKS

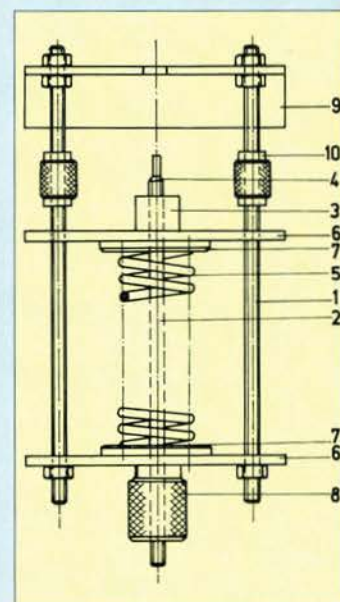
Die Abdrückvorrichtung

Antriebsritzel und Schnecken werden in den meisten Fällen warm auf die Motorachse aufgezogen und sitzen nach mehreren Jahren so stramm, daß sie nur unter Wärmeeinwirkung wieder lösbar sind. Handelsübliche Abdrückvorrichtungen arbeiten häufig mit Schraubgewinden und sind für den beschriebenen Fall ungeeignet, weil die dritte Hand fehlt, die den Brenner hält, während gleichzeitig die Gewindespindeln der Abdrückvorrichtung feinfühlig angezogen werden müssen. So kam ich auf die Idee, mir eine Abdrückvorrichtung selbst zu bauen, bei der eine Feder den notwendigen Druck ausübt, der bei ausreichender Erwärmung das Ritzel oder die Schnecke von der Motorachse löst. Der Aufbau des Gerätes ist sehr einfach: Zwischen zwei führenden Gewindestangen M 4 (1) liegt in der Mitte eine dritte Gewindestange M 4 (2), die am oberen Ende einen Innengewindebolzen (3) mit M-4-Gewinde aufnimmt. Diesen bekommt man im Kfz-Handel bei jedem Zündkerzenkauf gratis. In diesen Bolzen können Ausdrücker (4) mit unterschiedlichen Durchmessern (je nach Durchmesser der Motorenwelle) eingeschraubt werden. Ich stelle mir diese aus Nägeln her. Auf der mittleren Gewindestange sitzt eine Druckfeder (5) aus einer alten VW-Kupplung. Da Druckfedern bei Belastung zum Ausweichen neigen, werden an den Druckblechen (6) zur Zentrierung der Feder Dichtungsscheiben aus dem Sanitärhandel (7) angebracht. Die Druckfeder wird durch eine Rändelschraube (8) vorgespannt. Eine Flügelmutter tut's aber auch. Da der Abstand zwischen Ritzel (Schnecke) und Motorengehäuse oftmals sehr gering ist, muß das Widerlager (9) entsprechend dünn sein. Aus Stabilitätsgründen wählte ich dafür ein Winkelblech, mit dem die führenden Gewindestangen verschraubt werden.


Foto: Stirl

Die Handhabung ist einfach:

- Werkstück (Motor mit Ritzel) einlegen,
- Drückvorrichtung ansetzen, mit Führungsmuttern fixieren,
- Feder mit Rändelschraube spannen,
- Führungsmuttern lösen und evtl. Schlagweg begrenzen,



- mit einem Feuerzeug Ritzel (Schnecke) erwärmen, bis sich die Verbindung löst.

Steht die Motorwelle stirnseitig am Ritzel (Schnecke) über, muß auf den Ausdrücker ein Rohrstück aufgesetzt werden.

Carl W. Heierhoff

Beamte

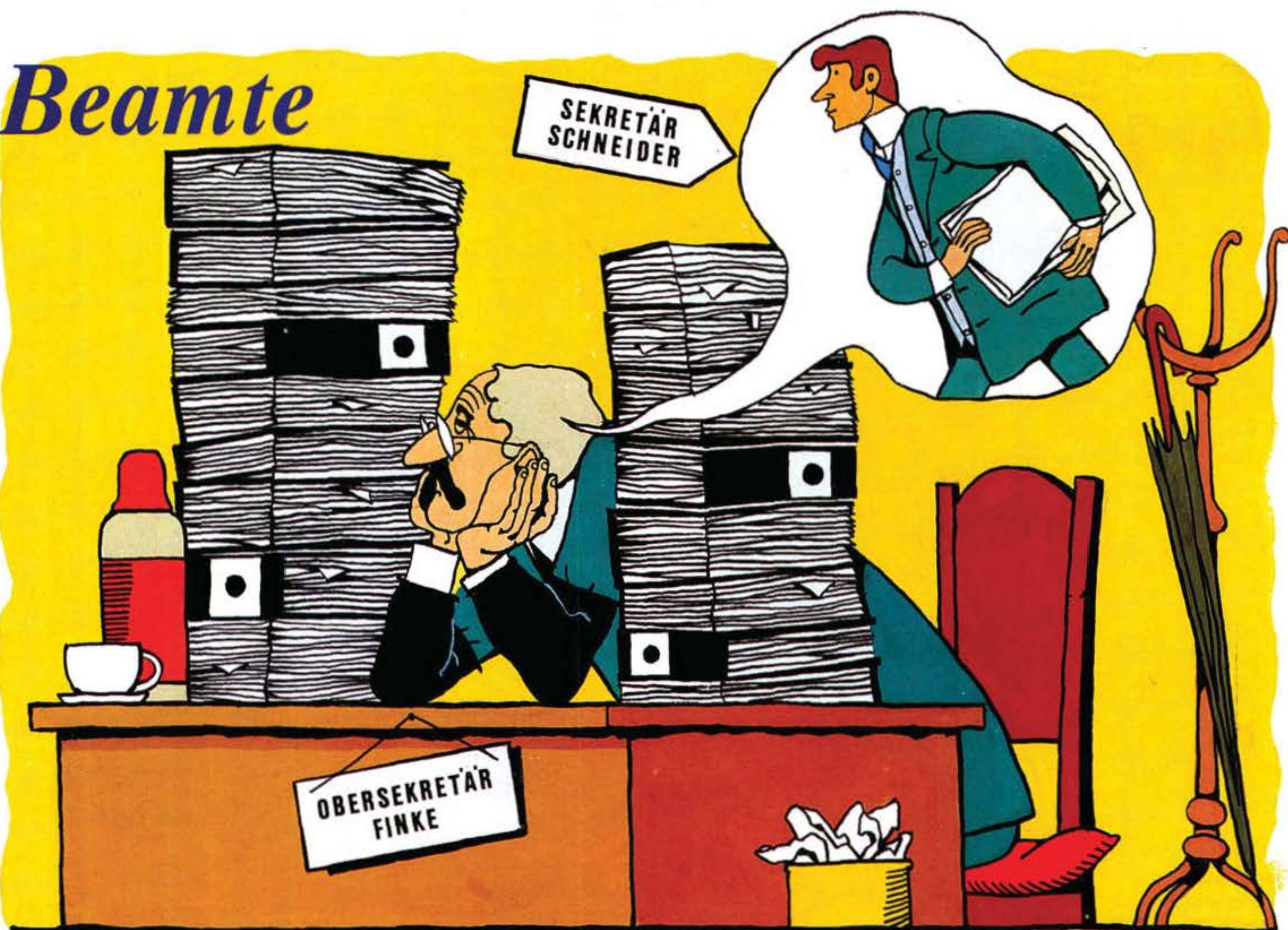


Illustration: Karl Fischer

Im Maschinenamt Dresden 1 der 30er Jahre führte im langen Korridor die erste Tür rechts in die Stube des Amtsgehilfen, der für den Postein- und ausgang zu sorgen hatte und der auch Botengänge erledigen mußte. Er war der einzige Beamte im Hause, der eine Uniform trug. Seines Zeichens war er Weichenwärter, Beamter auf Lebenszeit, aber im Betriebsdienst verunglückt. Es waren ihm an einem Fuß die Zehen abgefahren worden. Böse Zungen behaupteten, er sei schlicht zu faul gewesen, den Fuß wegzuziehen, denn er verbrachte die Tage praktisch ohne Beschäftigung, wartete „auf Abruf“, war hin und wieder dem Oberrat zu Diensten. Häufig aber hörte man ihn an seinem Schreibtisch seufzen: „Die Arbeit, ach, die Arbeit!“

Ganz anders hingegen die Situation im Personalbüro. Drei Männer hatten hier die Aufgaben zu erledigen: Obersekretär Finke, zuständig für Beamtenangelegenheiten, Obersekretär Krampa, dem die Angelegenheiten der Arbeiter unterstanden, und Assistent Neumann, der beiden Zuarbeit leisten mußte. Sie hatten zu tun, denn im Amtsbereich mit

BAHN Geschichten

den vielen Betriebswerken und Lokomotivbahnhöfen gab es genügend Probleme. Bei den Beamten ging es z.B. um Beförderungen, Prüfungen, Versetzungen, Beschwerden über und von Vorgesetzten, bei den Arbeitern waren es Fragen der Entlohnung, Anträge auf Unterstützung, Bewerbungen um Aufnahme in die Beamtenlaufbahn und natürlich auch um Beschwerden aller Art.

Obersekretär Finke war bereits älter und dachte schon häufig an den Ruhestand. Er pflegte deshalb nur noch Unterlagen zu bearbeiten, die leicht zu erledigen waren. So stapelten sich denn die Personalmappen in den Fächern seines Schreibtisches, dann auf dem Schreibtisch, schließlich auch auf dem breiten Fensterbrett. Sobald dieser Zustand der Unüberschaubarkeit erreicht war, ging er zum Oberrat und klagte. Der wußte, weshalb sich Obersekretär Finke krank fühlte, denn der Zyklus wiederholte sich halbjährig. „Übernehmen Sie sich nicht“, pflegte der Oberrat dann zu sagen, „und gehen sie zum Arzt.“ Noch in der gleichen Stunde rief er in einem Bw an und bestellte Sekretär Schneider: „Herr Schneider, es ist wieder soweit, kommen sie gleich morgen ins Amt.“

Sekretär Schneider war pünktlich und geflissentlich zur Stelle, schichtete den Stapel um, und begann, ihn zügig zu bearbeiten. Nach vier Wochen waren die Stöße nahezu verschwunden, und wenn Herr Finke mal eben vorbeischaute, stellte er befriedigt fest, daß es ihm schon bedeutend besser gehe.

Nach fünf Wochen war Herr Finke wieder da. Sekretär Schneider blieb noch ein paar Tage, dann nahm Obersekretär Finke wieder seinen vertrauten Platz ein.

Er war Beamter auf Lebenszeit – unkündbar.

Dr. D. Klubescheidt, Zeesen

Regelspurbahnen

Die Deutsche Bahn AG steht bevor: Wie sieht die zweite Hälfte der 90er Jahre für DB und DR aus? Was bedeutet die Privatisierung betrieblich, wirtschaftlich, für die Fahrgäste? Welche Triebfahrzeuge, wo?

Die Deutsche Bahn '93. BAHN-EXTRA 1/93, 122 Seiten, über 200 Abbildungen, 19,80 DM. GeraNova Verlag, Postfach 43 04 64, D-80801 München.

★

Was wissen Sie über das aktuelle Bahngeschehen in der Rbd Schwerin? Oder im Saarland? Kennen Sie die nur noch im Güterverkehr bedienten Nebenbahnen in Ihrer Nachbarschaft? Und haben Sie schon die reizvollen Strecken des Ruhrgebiets bereist?

Bahn-Atlas 93/94. Bahnland Deutschland. BAHN-SPEZIAL 2/93, 102 Seiten, 150 Farbaufnahmen, 16,80 DM. GeraNova Verlag Postfach 43 04 64, D-80801 München.

Kleinbahnen

Der Bahnhof Miltach war einst ein nicht unbedeutender Knotenpunkt: Hier endeten die Lokalbahn Lam-Kötzting und die Regentalbahn. Bis in die 60er Jahre gab es einen abwechslungsreichen Betrieb.

Wolfgang Bleiweis; Peter Preschl: Lokalbahn Cham-Kötzting. Auf der Schiene durchs romantische Regental. 64 Seiten, 74 Fotos, Zeichnungen, Fahrpläne, Format A 5, 19,80 DM. Verlag Wolfgang Bleiweis, Postfach 4013, D-97408 Schweinfurt.

★

Eine elektrisch betriebene Kleinbahn wurde 1927 zwischen Barntrup und Rinteln eröffnet und führte durch die damals als wirtschaftlich rückständig geltende Grafschaft Schaumburg und das Fürstentum Lippe. Als NE-Bahn besteht sie noch heute mit verkürzter Streckenführung.

Ingrid und Werner Schütte: Die Extertalbahn. 224 Seiten, 200 Fotos, 88 Zeichnungen, 210 x 230 mm, 48,- DM. Verlag Uhle & Kleimann, Postfach 1543, D-32312 Lübbecke.

Schmalspurbahnen

Die Harzer Schmalspurbahnen bilden mit der 1992 wiedereröffneten Brockenstrecke ein 130 Kilometer langes, dampfbetriebenes Meterspurnetz durch eine ursprünglich gebliebene Landschaft.

Klaus Fader; Hans Faust: Mit Dampf durch den Harz. Harzquer- und Brockenbahn, Selketalbahn. Schmalspur auf bergiger Strecke. 144 Seiten, 143 Farbfotos, gebunden, 78,- DM. Franckh-Kosmos Verlag Stuttgart.

★

Zu den wenigen thüringischen Schmalspurbahnen zählte die 1890 gebaute Strecke Eisfeld-Schönbrunn. Der nach dem Zweiten Weltkrieg als Reparationsleistung begonnene Abbau konnte gestoppt werden, aber 1973 kam das „Aus".

Hans Löhner: Das Gründerla von Eisfeld nach Schönbrunn. Geschichte einer Schmalspurbahn im Thüringer Wald. 136 Seiten, zahlreiche Fotos, z.T. in Farbe, Tabellen, Skizzen, Format 210 x 200 mm, 35,- DM. Verlag Wolfgang Bleiweis, Postfach 4013, D-97408 Schweinfurt.

★

Von 1891 bis 1985 konnten die Bewohner der Schwäbischen Alb von Laichingen mit der Schmalspurbahn nach Anstetten an der Hauptbahn Stuttgart-München reisen.

Thomas Knop: Auf Schmalspurgleisen von Amstetten nach Laichingen. Zeunerts Schmalspurbahnen, Sonderband 180 Seiten, 19 Farb-, 63 S/w-Aufnahmen, 22 Zeichnungen, 26,50 DM. Verlag Ingrid Zeunert, Hindenburgstraße 15, D-38518 Gifhorn.

★

Auf einer Länge von 4,1 Kilometer verkehrte von 1916 bis 1964 zwischen Klingenthal und Sachsenberg-Georgenthal eine elektrische Meterspurbahn. Für DDR-Verhältnisse erlebte sie ein Extrem: Den „Sozialistischen Verkehrsträgerwechsel" zugunsten eines privaten Omnibusunternehmers!

Rainer Heinrich: Die Klingenthaler Schmalspurbahn. 86 Seiten, 64 Fotos, 67 Skizzen und Tabellen, 210 x 210 mm, 24,80 DM. Verlag Kenning, Hermann-Löns-Weg 4, D- 48527 Nordhorn.

★

Mit den Strecken Oschatz–Mügeln–Döbeln, Mügeln–Neichen, Oschatz–Strehla und Nebitzschen–Kroptewitz sowie der Strecke Döbeln–Lommatzsch gehörte das Mügelner Schmalspurnetz mit einer Spurweite von 750 mm zu den größten zusammenhängenden Netzen in Sachsen und Deutschland.

Josef Högemann: Das Schmalspurnetz Mügeln. 96 Seiten, 14 Farb- und 160 S/w-Fotos, 42 Skizzen, Tabellen, 210 x 300 mm, 41,80 DM. Verlag Kenning, Hermann-Löns-Weg 5, D-48527 Nordhorn.

★

Neben dem Mügelner war das Wilsdruffer Netz charakteristisch für die Sächsischen Schmalspurbahnen. Vor 20 Jahren bereits rollte hier der letzte Zug nach Frauenstein.

Ludger Kenning: Das Schmalspurnetz Wilsdruff. 96 Seiten, 120 S/w-Fotos, 42 Skizzen, Tabellen, 210 x 210 mm, 29,80 DM. Verlag Kenning, Hermann-Löns-Weg 4, D-48527 Nordhorn.

★

Band 12 von Zeunerts Schmalspurbahnen enthält einen nahezu vollständigen Überblick über die Geschehnisse auf den schmalen Bahnen im Jahre 1992 in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Ein besonderer Beitrag befaßt sich mit der Privatisierung der Harzer Schmalspurbahnen.

Lektorat Wolfgang Zeunert: Zeunerts Schmalspurbahnen, Band 12. 80 Seiten, 33 Farb- und 118 S/w-Bilder, 9 Zeichnungen, 22,80 DM. Verlag Ingrid Zeunert, Hindenburgstraße 15, D-38518 Gifhorn.

Fahrzeuge

Das Lexikon der Lokomotive enthält über 2000 Begriffe von den Anfängen der Dampflok bis zur modernen Drehstromlokomotive. Die Triebwagen sind mit den antriebstechnischen Baugruppen einbezogen. Jeder Begriff ist ausführlich erklärt.

Prof. Dr.-Ing. habil. Harry Rose: Lexikon der Lokomotive. 684 Seiten, über 1000 Skizzen, Zeichnungen, Fotos, Tabellen, 69,- DM. transpress Verlagsgesellschaft mbH, D-13161 Berlin.

★

Die Essener Straßenbahnen sind 100 Jahre alt. Etwa 1200 Fahrzeuge unterschiedlichster Bauart waren hier eingesetzt. Das Buch enthält die komplette Fahrzeuggeschichte.

Hans Ahlbrecht; Klaus Giesen: Der Wagenpark der Essener Straßenbahnen. 328 Seiten, 193 Bilder, 96 Zeichnungen, Format 230 x 210 mm, 68,- DM. Verlag Uhle & Kleimann, Postfach 1543, D-32312 Lübbecke.

★

Seit 1970 gibt es die Sammlung historischer Schienenfahrzeuge in Kassel. Eine in fünfter Auflage erschienene Broschur beschreibt alle Fahrzeuge dieser Sammlung und gibt einen Überblick über die schienenfahrzeugproduzierende Industrie in Kassel.

Norbert Eifler; Klaus Schulte: Hessencourier. Eine Sammlung betriebsfähiger historischer Schienenfahrzeuge. 102 Seiten, über 100 teils farbige Fotos, graphische Darstellungen, Format 170 x 240 mm, 16,- DM. Arbeitskreis Historischer Zug Kassel e.V., Kaulenbergstraße 5, D-34131 Kassel

Langeoog

Inselbahn mit Zukunft



Spätestens dann, wenn man die Insel wieder verläßt und den Strom der „Neuankömmlinge“ am Hafen von Bensersiel sieht, die das Schiff nach Langeoog stürmen wollen, hat man wieder Sehnsucht nach seiner Ferieninsel. Und da gibt es noch etwas, was besonders den Eisenbahnfreund auf dieses nordwestdeutsche Eiland lockt: Eine Schmalspurbahn!

Diese Meterspurbahn wurde als Pferdebahn konzipiert und am 25. Juni 1901 offiziell in Betrieb genommen. Sie hatte eine Länge von 3620 m bei einer Gesamtgleislänge von 3 750 m.

Bald wußten die mit dem Schiff von Benserstiel ankommenden Sommerfrischler die Pferdebahn zu schätzen. Der Betrieb fand nur in der Hauptsaison statt, etwa vom 15. Mai bis 30. September eines jeden Jahres. Er war am 21. Mai 1901 vom Landrat zu Wittmund zunächst auf 20 Jahre genehmigt worden. Die auf dem Bähnchen eingesetzten „Hafermotoren“ leisteten Beachtliches. Vorhanden waren anfänglich lediglich vier Personenwagen und zwei Gepäckloren. Sie legten zum Beispiel im Jahre 1906 insgesamt 4 500 Wagenkilometer zurück. Dabei wurden 18 571 Personen befördert.

1935 waren es jedoch gerade einmal 8000 Personen, und die „Umwandlung“ in eine „echte“ Eisenbahn war nun beschlossene Sache.

Statt Hafer- Dieselmotore

So wurden Anfang 1937 zwei kleine DEUTZ-Diesellokomotiven in Betrieb genommen. Die Pferdebahnwagen, es waren zuletzt immerhin elf Exemplare vorhanden, paßte man teilweise den neuen Gegebenheiten an. Einige erhielten bei der benachbarten Spiekerooger Inselbahn eine neue Heimat, der Rest wanderte in den Schrott. Bei den nun notwendigen Neuanschaffungen handelte es sich durchweg um Gebrauchtfahrzeuge, die durch die guten Beziehungen zum Kloster Loccum, das auf der Insel ein Hospiz betrieb (und noch immer betreibt), ausnahmslos von der Steinhuder Meer-Bahn (Niedersachsen) beschafft werden konnten. (Zum besseren Verständnis sei angemerkt, daß Ort und Kloster Loccum Anlieger und Interessenten der Steinhuder Meer-Bahn waren.)

Neun der übernommenen Personen- und Güterwagen aus den Jahren 1898 bis 1913 sind noch immer auf der Langeooger Inselbahn in Betrieb! Nur durch das enorme Engagement der Mitarbeiter in der Inselbahnwerkstatt konnte eine solch lange Einsatzzeit ermöglicht werden.

Während des Zweiten Weltkrieges erhielt Langeoog Bedeutung für die Luftwaffe. Der Bahnbetrieb wurde zwar eingeschränkt, aber nicht stillgelegt. Von 1969 bis 1985 konnten weitere gebrauchte Fahrzeuge für die Inselbahn erworben werden. Mittlerweile sind auch diese erneuerungsbedürftig. So wird sich auf der Inselbahn innerhalb der nächsten zwei Jahre alles ändern.



Aus Bremen und Diepholz

Für rund 10 bis 12 Millionen DM wird der gesamte Reisezugwagenpark erneuert. Wie Chefkapitän Oltmann Ammermann, zugleich oberster Betriebsleiter der Inselbahn, mitteilte, sind zunächst zwei komplette Züge für 600 bzw. 300 Personen beim Bremer Waggonbau bestellt worden. Die Wagen erhalten in Anlehnung an die vorhandenen Personenwagen aus dem Jahre 1898 ein nostalgisches Aussehen. Bei einer Länge von 14,92 m und einem Drehpfannenabstand von 8,92 m werden die Drehgestelle einen Achsstand von 1,80 m haben. Hinzu kommen Gummifederung, Iso-Glas und Elektroheizungen. Die Sitze werden nach Wünschen der Betriebsleitung wieder Eschenholzplatten erhalten. Ebenso wird die Farbgebung, wie die jetzigen Züge, wieder bunt sein. Ammermann sagte wörtlich: „Wir machen nicht für irgendet- ➪



VT 2 mit den Wagen 7, 4 und 5 beim Rangieren vor den Wagenhallen am 20. August 1991.



Fast 100 Jahre alt ist dieser bei Weyer gebaute Wagen mit der Nummer 7. Einst gehörte er zum Inventar der stillgelegten Steinhuder Meer-Bahn.

was Reklame, sondern für uns, unsere Insel und unsere Bahn."
Die fünf neuen Diesellokomotiven liefert die niedersächsische Firma SCHÖMA in Diepholz. Sie werden zweiachsig, kardangetrieben und mit Endführerhäusern ausgestattet sein. Für zwei Maschinen sind multifunktionelle Steuerleitungen vorgesehen. am Anfang und am Ende der Wagenreihe mit den Endführerhäusern zum Zug gedreht, werden die Lokomotiven die Wagenzüge ziehen und schieben. Bisher war es üblich, die vorhandenen Wagengarnituren mit zwei Triebwagen zu bespannen und nur den jeweils führenden Zug alleine ziehen zu lassen.
Zu beiden neuen Zügen gehört je ein kombinierter Personen- und Gepäckwagen, der über eine Klapprampe Kinderwagen und Rollstühle aufnehmen kann. Ferner wird dem 600-Plätze-Personenzug eine 16-m-Gepäckcontainerlore, dem anderen eine 12-m-Gepäcklore beigestellt. Sie dienen dem ausschließlich der Inselbahn übertragenen Gepäck- und Fahrradtrasport.

MEB *Tip*

Langeoog

ist täglich per Schiff zu erreichen, und zwar ab Benersiel mit direktem Anschluß an die Inselbahn ab 6.45 Uhr (W außer Sa), 8.15 Uhr, 9.30 Uhr, 11.00 Uhr, 12.30 Uhr, 14.45 Uhr, 16.00 Uhr, 17.45 Uhr und 19.00 Uhr (nur Fr. und So). Tideunabhängig bei fast jedem Wetter.
Weitere Verbindungen auf dem Festland siehe Kursbuch der Deutschen Bahnen, Fahrplannummern 395, 2187 und 10005.
Weitere Auskünfte: Schiffahrt der Inselgemeinde Langeoog, 26465 Langeoog, Tel.: 04972/693

Weitere Pläne

Überlegt wird derzeit noch, wie eine Kleinstgarnitur zum Personen- und Gepäckverkehr vorgehalten werden kann, wenn in der besuchsschwachen Jahreszeit selbst der 300-Plätze-Personenzug noch zu groß ist. Im Gespräch sind die Triebwagenanhänger VB 5 und VB 6, die dann von einer Diesellokomotive gezogen werden sollen (siehe Tabelle).
Zusätzlich wird die geplante Umgestaltung des Bahnhofs Langeoog sechs bis sieben Millionen DM verschlingen. Hier sollen der gesamte Schalterbereich und die Sanitäranlagen umgebaut werden. Außerdem wird die Abfertigung für den Gepäck- und Fahrraddienst – eine wichtige Einrichtung für die autolose Insel – umgestaltet. Überdies denkt man an eine Teilüberdachung des Bahnsteiges.
Die bisherigen Fahrzeuge der Langeooger Inselbahn können nach Anlieferung der neuen Fahrzeuge komplett verkauft werden. Teilweise ist der Umbau in Güterwagen vorgesehen. Kleinbahnfreunde und Museumsbahnen haben die Möglichkeit, auf der Insel die letzten Zeitzeugen vergangener Jahrzehnte anzusehen oder zu kaufen (Telef. Anmeldung 04972/693-0). Denn: Ein Erhalt möglichst vieler Fahrzeuge wäre wünschenswert. Bleibt noch nachzutragen: Die Leistungen auf dieser Schmalspurbahn sind beachtlich: 1992 wurden 879 900 Personen und 27 750 t Güter befördert. Zahlen also, von denen manche Kleinbahngesellschaft vor 80 oder mehr Jahren nicht einmal zu träumen wagte.

Klaus-Peter Quill



Die Draisine Nr. 1 vor der Wagenhalle im September 1988. Das Fahrzeug hat eine Masse von 5,1 t, ist 4,8 m lang und erhielt einen Mercedes-Benz-Motor des Typs 3 OM 615 mit 40 PS Leistung.



Kö 4 mit Containerloren im Dienste der Personenschiffahrt am 22. August 1992 vor dem Langeooger Hafenbahnsteig.

Fotos: K.-P. Quill

Derzeitiger Fahrzeugbestand

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nummer	Leistung	Bemerkungen
Kö 3	B-dm/Kette	SCHÖMA	1948	900	80	PS
Kö 1[2]	B-dh/Kardan	SCHÖMA	1956	1738	120 PS	HU 28.8. 1987
Kö 4	B-dh/Kardan	SCHÖMA	1965	2860	88 PS	HU 23.9. 1991, ex Spiekeroog 6
Dr. 1	Draisine	SCHÖMA	1973	3481	40 PS	
VT 1	B'B' (Eifel)	Talbot	1955	97519	290 PS	
VT 2	1A-A1 (Eifel)	Talbot	1950	94433	130 PS	ex Ruhr-Lippe Eisenb. T 6, ex Euskircherner Kreisbahnen VT 2
VT 3	B'B'	Fuchs	1955	9107	420 PS	ex Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft T 35, ex Zell-Trodtnau T 15
VT 4	B'B' (Eifel2)	Talbot	1955	97520	290 PS	ex Inselbahn Jurist T 4, ex Kreis Altenaer Eisenbahn VT 1
VB 1	VB 4	K.A.E.	1955	-	40 Plätze	HU 2.4. 1992, ex Kreis Altenaer Eisenbahn VB 1
VB 2	VB 4	K.A.E.	1955	-	40 Plätze	HU 5.12. 1987, ex Kreis Altenaer Eisenbahn VB 2
VB 3	VB 4	I.B.L.	1961	-	40 Plätze	HU 11.5. 1989, Fahrgestell ex K.A.E. Nr. 4
4	C4i	Weyer	1898	-	48 Plätze	ex Steinhuder Meer-Bahn Nr. 9
VB 4	VB 4	I.L.B.	1963	-	40 Plätze	HU 23.6. 1984, Fahrgestell: Westwaggon FN 153641/1930 vom C4i K.A.E. Nr. 5
5	C4i	Hawa	1903	-	48 Plätze	HU 7.5. 1981, ex Mindener Kreisbahn
VB 5	VB 2	S.I.G.	1892	-	42 Plätze	HU 15.12. 1988, Doppeleinheit mit VB 6
VB 6	VB 2	S.I.G.	1889	-	42 Plätze	HU 6.3. 1989, Doppeleinheit mit VB 5, ex WNB 253/254
7	C4i	Weyer	1898	-	48 Plätze	HU 6.3. 1990 ex Steinhuder Meerbahn, Nr.?
8	Sonder wagen	I.B.L.	1960	-	-	HU 1.). 1987 ex Wittmund-Aurich-Leer, Wagen für Rollstuhlfahrer
9	Sonder-wagen	Weyer	1898	-	-	HU 1.10. 1984 ex Mindener Kreisbahn, Zweiachser

Abkürzungen
Hawa – Hannoversche Waggonfabrik; **I.B.L.** – Inselbahn Langeoog; **I.L.B.** – Inselbahn Borkum; **K.A.E.** – Kreis Altenaer Eisenbahn; **S.I.G.** – Schweizerische Industriegesellschaft,Neuhausen; **WNB** – Württembergische Nebenbahnen

Doppelentwicklungen

In Heft 6/93 beklagt Herr Jähkel aus Berlin Doppelentwicklungen und macht dazu einen höchst ungewöhnlichen Vorschlag. In der Tat ist die Idee eines „RGW" für Modellbahnen auf den ersten Blick faszinierend, allerdings nur so lange, bis man merkt, daß man sich verrannt hat.
Voraussetzung für jede Innovation ist der Wettbewerb. Dazu muß der Markt beobachtet werden, und der ist auf dem Modellbahnsektor sehr vielschichtig, reichen doch die Bedürfnisse von der Vitrine bis zur Modellanlage mit Hochleistungsbetrieb. Man muß also davon ausgehen, daß ein Modell des Herstellers A nicht gleich dem Modell des Herstellers B ist, selbst wenn das auf den ersten Blick so aussieht. Vielleicht hat Herr Jähkel Gelegenheit, das Modell der 143 von Roco mit dem der 243 von Märklin in Betrieb und Wartung zu vergleichen. Ungeachtet der unterschiedlichen Farbgebung usw. wird er feststellen: Eine Doppelentwicklung ist das nicht: Die Unterschiede machen den Unterschied aus! Und gerade das erwartet der Markt.
Überhaupt: So schlimm kann das mit der Doppelentwicklung nicht sein, denn schon in Heft 7/93 klagt er: Nichts paßt mehr! Ganz so stimmt das nun auch wieder nicht. Denn im konventionellen Betrieb passen die Gleichstromsysteme allemal zusammen, und selbst die Wagen des Märklin-Wechselstromsystems sind dank Austauschradsätzen und NEM-Normschächten mit allen Systemen kompatibel. Recht hat er allerdings, wenn er z.B. versuchen sollte, den an und für sich gelungenen russischen Schlafwagen von Sachsenmodelle mit einer Märklin-Kurzkupplung zu versehen und in einen Fleischmann- oder Märklin-D-Zug einzureihen. Da ist der Zug in der nächsten Kurve selbst beim 553-mm-Radius draußen. Aber das ist kein System-Fehler, sondern schlichtweg Pfusch.
Man kann Herrn Jähkel nur wünschen, seinen Ärger nicht an der Modellbahn schlechthin auszulassen, sondern das zu tun, was Gott sei Dank möglich ist: Vergleichen und nochmals vergleichen und sehr sorgfältig auswählen. Er wird merken: Es geht auch ohne Ärger.

Uwe-Jens Jansen, 22880 Wedel

Menschen altern

Seit Jahren fällt mir auf, daß an den verschiedensten Teilen, Wagen, Lokomotiven, Häusern etc. Alterungsversuche vorgenommen werden, um ihnen ein realisterisches Aussehen zu geben. Jedoch habe ich noch auf keiner Anlage bemerkt, daß auch den Modellmenschen Gebrauchsspuren beigebracht wurden. Staub, Dreck, Kohle, Öl usw. im Werk, im Bw, in der Fabrik hinterlassen doch an der Kleidung, im Gesicht, an den Händen Spuren!
Als Beispiel möchte ich die Raiffeisenecke und das Metallwerk in Heft 6/93 nennen: Alle Arbeiter tragen nagelneue Arbeitskleidung oder Blaumänner, vermutlich hat ihr Chef viel Geld und verpaßte ihnen zum Fototermin frische Kleidung, oder es sind schlicht Drückeberger, die sich nicht die Hände, geschweige die Klamotten schmutzig machen wollen.

Karl Steinacker, 61197 Florstadt

Mit Jakobs-Gestellen

Die auf Seite 19 im Heft 6/93 veröffentlichten Bilder der Station Junger Techniker zeigen einen dreiteiligen Triebwagen der NS aus der Serie ELD3 401-429. Die zweiteiligen Einheiten mit Jakobs-Drehgestell waren 1937/38 als Serie EL2 211-263 in Betrieb genommen worden. Die Triebzüge 235-263 erhielten 1942 einen Zwischenwagen, ebenfalls auf Jakobs-Gestellen. Fortan bezeichnete man sie als ELD 3.
1944 wurden 21 Züge nach Deutschland geschleppt, mußten aber zwischen 1945 und 1948 wieder an die NS zurückgegeben werden. Nur die Nummern 401, 404, 426 und 429 blieben in der späteren DDR. 1950 galten sie bei der NS offiziell als vermißt. Der Salzwedeler Zug wird mit Sicherheit eine der genannten Nummern getragen haben.

L.A. van Royen,
NL-3284 LJ Zuid Beyerland

★

Im Raw Dessau stand 1960 ein holländischer Triebwagenkopf. Die restlichen Wagenteile waren zum Umbau des SVT 137 902 im Jahre 1956 verwandt worden, da die DR nur noch den Maschinenwagen des 1938 gebauten Dieseltriebzuges im Bestand hatte. Der Maschinenwagen paßte dann auch nicht so recht zu den holländischen Mittelwagen.
Die nicht zur Ergänzung des SVT 137 902 benötigten NS-Wagen sind dann sicher zum Bau der Station Junger Techniker benutzt worden.

Wolfgang Döring, 01169 Dresden

Super-Trolley

Der Beitrag über die neuen O-Busfahrzeuge in Heft 5/93 war sehr aufschlußreich, doch sind folgende Ergänzungen angebracht:
1. Die Nutzbremserfahrungen im elektrischen Gleichstrom-Nahverkehr sind besser als mit „unter 10 Prozent" angegeben. U-Bahnen in Wien, München oder Nürnberg erreichen im Mittel über 30, zweiachsige Trolley-Busse in Luzern 25, Gelenkbusse in Genf 15 Prozent. Die Werte verstehen sich am Stromabnehmer, der Fahrzeug-Eigenverbrauch für Heizung und Batterieladung ist bereits berücksichtigt.
Der Nutzbremseffekt ist stark abhängig von der Schaltung der Fahrleitung, die durchgeschaltet (was die Weiterleitung der rückgespeisten Bremsenergie auch zu entfernteren Verbrauchern ermöglicht) oder in separate Unterwerk-Speiseabschnitte aufgeteilt sein kann (was die Schutztechnik erleichtert).
2. Das im Bild auf Seite 17 als „Batterieanhänger" bezeichnete Fahrzeug enthält einen Verbrennungsmotor mit E-Generator. Es wird lediglich für Überführungsfahrten benutzt.
3. Trotz des unter 1. Gesagten wäre eine Bewährung der in Basel vorgestellten Technik ein großer Schritt in Richtung umweltfreundlicher öffentlicher Nahverkehr. In der Regel dauert es aber seine Zeit, bis alle Kinderkrankheiten beseitigt sind und die Serienreife erzielt ist. Der Baseler Super-Trolley ist auf dem Weg zu diesem Ziel.

Dipl.-Ing. Gerhard Schotis,
91056 Erlangen

Spenden erbeten

Von den Eisenbahnfreunden Klingenthal e.V. wurde die DR-Lokomotive 50 3685 erworben. Zuletzt vom Bw Chemnitz-Hilbersdorf für Heizzwecke genutzt, ist nun eine Aufarbeitung im Raw Meiningen erforderlich. Danach soll die Maschine vor Traditionszügen eingesetzt werden. Derzeit befindet sie sich in der Lokeinsatzstelle Adorf (Vogtl.). Hier wurde sie von den Klingenthaler Eisenbahnfreunden am 26./27. Juni der Öffentlichkeit gezeigt.
Die bevorstehende Instandsetzung kostet viel Geld, Spenden sind daher willkommen.
Eisenbahnfreunde Klingenthal e.V., Kennwort 50 3658, Konto 3500 7043 bei der Kreissparkasse Klingenthal, BLZ 870 558 62.

Piko war prompt

Den Äußerungen des Herrn Wiegard in Heft 7/93 kann ich nicht zustimmen. Auf einem Flohmarkt hatte ich nur noch das Fragment eines Modells der BR sä. 89 erworben.
Im Oktober 1990 habe ich Piko um Ersatzteile gebeten und in kürzester Zeit alles bekommen, ohne Rechnung. Als ich bat, mir die Kosten mitzuteilen, gab Piko zur Antwort, die Ersatzteile wären mir kostenlos zur Verfügung gestellt worden.
Im März 1993 habe ich erneut Ersatzteile bestellt, u.a. Kohlekästen für meine beiden 95er. Gefragt, ob das Gehäuse getauscht werden müsse, rief eine Dame an und sagte mir, daß nur der Kohlekasten zu wechseln wäre. Eine Woche später hatte ich die Rechnung auf Vorkasse, eine weitere Woche später die Teile.

W. Kissau, 53721 Siegburg

Und Trix-Express?

Immer, wenn Sie H0-Lokomotiven von Trix testen, vergessen Sie die Drei-schienen-Gleichspannungsvariante anzuführen. Das sollte angesichts der ohnehin stiefmütterlichen Behandlung des Trix-Express-Systems künftig nicht mehr passieren.
Sie sollten sich auch mehr dafür einsetzen, daß alle Hersteller passende Umrüstsätze für Ihre Modelle anbieten. Von Modellen, die gleich auf Trix-Express-Gleisen laufen, wage ich ja schon nicht mehr zu träumen.
Vielleicht sind die Modelleisenbahnhersteller in den neuen Bundesländern eher dazu bereit als Ihre Mitbewerber aus den alten Bundesländern.

K.-D. Frohn, 25337 Elmshorn

VORSCHAU

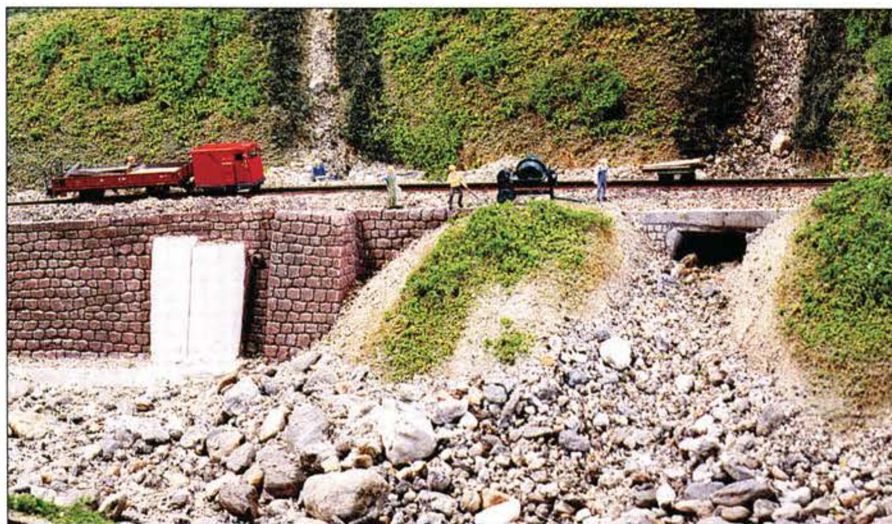




Kahlgrund. *Mit einer antiken Eisenbahn durch die liebliche Landschaft zu bummeln, bereitet Genuß und verlangt von den Betreibern hohen Einsatz. Wir berichten vom Werden der Kahlgrundbahn am Rande des Spessart.*

Folkstone. *Wenn die Shuttle-Züge aus dem Ärmel-Kanal-Tunnel im Hintergrund neben dem Stellwerk auftauchen (werden), fahren sie schon wieder dem Festland entgegen: Aus einer kreisförmigen Schleife nähern sie sich den Auto-Bahnsteigen, um ohne Rangieraufenthalt wieder durch die Röhre gen Frankreich zu eilen. Mehr vom britischen Tunnelmund in der nächsten Ausgabe.*

Heft 10/93 ist ab 6. Oktober im Handel!



Furka. *Es dampft wieder auf der Bergstrecke der Furka-Bahn. Damit das lange so bleibt, werden viele Aktivitäten initiiert. Dazu zählt der Bau einer sehenswerten Modulanlage mit aufwendigen Nachbildungen aus den Hochalpen-Abschnitten.*



Chemnitz. *So alt wie die sächsischen Eisenbahnen ist das Ausbesserungswerk Chemnitz. Derzeit werden die Lokomotiven der Baureihe 229 zerlegt. Und danach?*



Schnick-Schnack. *Ein laxer Titel für Elemente, die viel Leben auf eine Modellanlage bringen. Das reicht vom Faller-Karussell bis zum propellerschnurrenden Flugmodell in H0. Eine Auswahl nur aus einem schier unendlichen Angebot, aber lebhaft zum Selbstbau anregend.*

Impressum

MODELL EISENBAHNER
Vereinigt mit
Bahn Welt

Redaktionsanschrift
Borkumstraße 2 • 13189 Berlin
Briefpost: Postfach 28, 13161 Berlin
Telefon: 47805-0
Pakete und Päckchen:
Borkumstraße 2, Paketausgabe,13189 Berlin

Telefon: (030) 47 805 0
Telefax: (030) 47 805 131

Redaktion
Fritz Borchert (Chefredakteur) 47 805 118
Rainer Ippen (Test, Technik) 47 805 136
Georg Kerber (Modell) 47 805 132
Wolf-Dietger Machel (Vorbild) 47 805 117
Gisela Neumann (Leser-Service) 47 805 119
Jörg Lübben (Produktion) 47 805 135

Abo Service
Helga Olboeter 47 805 233

Bild
Andreas Stirl

Layout & Satz
GRAFIKSTUDIO MANN





Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Borkumstraße 2 • Postfach 28
13161 Berlin
Telefon: 47 805 100 • Telefax: 47 805 250

Geschäftsführer
Dr. Harald Böttcher • Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage • GmbH & Co KG •
Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/182-01 • FS 722036
Telefax: 0711/182-1349

Anzeigenleitung
Gerhard Merkel
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Stilz

Anzeigenpreise
Preisliste Nr. 11, gültig ab 1/93
Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Reproduktion
City Repro Berlin

Druck
Grafischer Großbetrieb Pößneck

DB 331, 332, 333, 335

Die 1930 bei der DRG eingeführten Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II (Lg II, ursprüngliche installierte Leistung von 37 bis 52 kW, später bis 94 kW) hatten sich für die verschiedenen Rangier- und Zustellaufgaben im Bahnhofs- und Nahbereich sowie im Arbeitszugeinsatz bewährt. 1937 hatte die DRG die Entwicklung einer leistungsstärkeren Lg III erwogen, aber wegen der unzureichenden Kraftstoffbilanz nicht verwirklicht. 1958 griff die DB diese Entwicklungsforderung wieder auf. Dabei sollte die installierte Leistung bei 240 kW liegen. Wie bei der Lg II sollten einfache Bedienung sowie niedrige Beschaffungs- und Betriebskosten gewährleistet sein. Weitere technische Forderungen: kleinster befahrbarer Gleisbogenhalbmesser 50 m, Dienstmasse unter 23 t, gute Sicht auf die Strecke, Puffer, Bodensignale, unbeschrankten Bahnübergänge sowie einen geschlossenen, heizbaren Führerstand und Druckluftbremse.
Diese Kleinlokomotiven der späteren DB-Baureihen 331, 332 und 333 erhielten u.a. geschweißte Außenrahmen. Die Zuordnung zu den drei Baureihen erfolgte nach der Ausrüstung und der Höchtgeschwindigkeit:
- 3 Lokomotiven der BR 331 mit Radsatzantrieben durch Rollenketten. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. (Zwei noch vorhandene Loks wurden inzwischen zur BR 332 umgebaut.)
- 317 Lokomotiven der BR 332 mit Radsatzantrieben durch Rollenketten. Höchstgeschwindigkeit 45 km/h.
- 251 Lokomotiven der BR 333 mit Radsatzantrieben durch Gelenkwellen und Achsgetriebe. Höchstgeschwindigkeit 45 km/h.
Die MWM-Dieselmotoren (zwei Typen) leisten 177 kW bei 1 600 min^{-1}. Installiert wurden Strömungsgetriebe der Typen Voith L 213 U (Wandler-Wandler-Kupplung) oder L 203 KU (Wandler-Wandler). Alle Lokomotiven erhielten Rangierfunktechnik, ab 1984 erste Muster der BR 333 Funkfernsteuerung. Beim Umbau bekamen diese Maschinen die neue Baureihennummer 335. Bis Ende 1991 waren es 188 Lokomotiven.

W. Glatte



Lokomotive 332 179 mit alter Farbgebung am 7. Juli 1978 in Breitengüßbach.

Foto: M. Bräunlein



In neuroter Farbgebung mit schmaler weißer Bauchbinde präsentierte sich die Lokomotive 332 015 im April 1992 auf dem Bahnhof Herford.

Foto: W. Glatte



Speisewagen der Bauart WRmh 131 der DB, Baujahr 1962/63, auf dem Hauptbahnhof von Koblenz im November 1975.

Foto: H. Fingerle

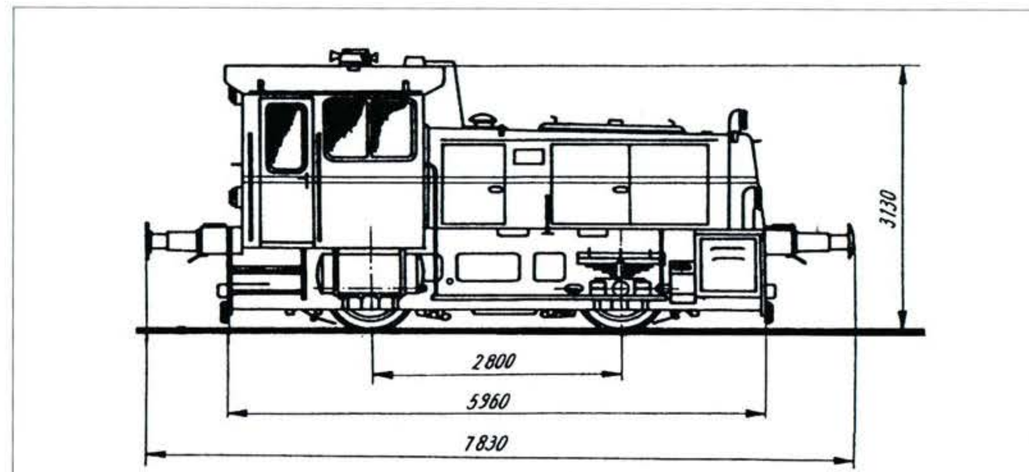


Eine neue Kühleranlage erhielt die achte Bauserie der Lg III. Hier die 333 221 im Jahre 1980.

Foto: DB-Fotodienst/Först

DB 331, 332, 333, 335

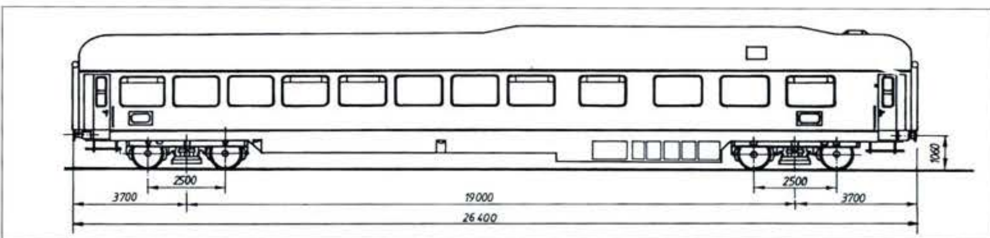
Zeichnung im Maßstab 1:87
Nenngröße 0: x 2,7; TT: x 0,73;
Z: x 0,39



Ausgewählte Daten: Radsatzanordnung B • Antriebssystem dieselhydraulisch • Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (BR 331), sonst 45 km/h • größte Anzugskraft 54 ... 75 kN • Dienstmasse 22,3 ... 24,2 t • Treibraddurchmesser 950 mm

WRmh 131

Zeichnung im Maßstab 1:240
Nenngröße 0: x 5,3; H0: x 2,76; TT: x 2,0;
N: x 1,5; Z: x 1,09



Die DSG beschaffte 1962 zwei und die DB drei sog. Buckelspeisewagen. Ausgeliefert wurden die als WRmh 131 bezeichneten Fahrzeuge mit den Nr. 101/102 und 11103 bis 11105. Die Wagen kamen in den Zügen „Rheingold“ und „Rheinpfeil“ zum Einsatz. Die Küche wurde im Oberstock, der Spülraum darunter, im Unterstock, angeordnet. Die zwei Speiseräume mit je 24 Sitzplätzen wurden mit dem Bufettraum, dem Seitengang, den beiden Einstiegsräumen und der Personaltoilette auf gleicher Ebene vorgesehen.

W. Theurich

Ausgewählte Daten: Höchstgeschwindigkeit 160 km/h • Eigenmasse 50 t • Drehgestelle Bauart Minden-Deutz • Bremse Bauart KE-GPR-Mg



Auf Funkfernsteuerung umgebaut ist die Lokomotive 335 230. Sie gehört zur Lg III aus der letzten Lieferserie mit MWM-Motor D 601-6 und neuer Kühlanlage. Man beachte die automatische Rangierkupplung. Paderborn Hbf, April 1992.

Foto: W. Glatte

Zu schön ...

MODELLEISENBAHNER ABO-SERVICE 13161 BERLIN
POSTFACH 28 2 A 11059 E
09/ 125

... um nur den Epochenspezialisten vorbehalten zu bleiben.
Wer Ende der 20er Jahre mit dem Zug Bayern bereiste, konnte die Triebwagen der späteren Baureihe ET 85 noch in der schmucken Ursprungsausführung erleben.
Jetzt gibt es diese historische Garnitur als attraktive H0-Modelle in Original-Version der DRG von 1927 (Epoche II). Das nur kurzfristig als Sonderserie erhältliche Set (Art.Nr. 43007 für Gleichstrom-, 43910 für Wechselstrombetrieb) enthält Trieb-, Steuer- und Beiwagen. Letzterer entstand – wie beim Vorbild – aus den dreiachsigen bayerischen Nebenbahnwagen.
Ein wunderschöner Oldtimer mit einem High-Tech-Innenleben – vom seidenweichen Präzisionsantrieb bis zur Digital-Schnittstelle.

Die Bilder beweisen:
Zu schön, um nicht wahr zu sein.
Einfach ROCO!

EXCLUSIVE





Neu bei Ihrem Fachhändler sind weiters:

N 1:160

25220	Müllkippwagen, NS, Ep. IV-V

H0 1:87

43701	E-Lok Rh 1045, ÖBB, Ep. IV
43392	E-Lok BR 110.1, DB, Ep. IV
43421	E-Lok BR 140, DB, Ep. IV
44847	Schlafwagen U-Hansa, FS, Ep. IV
44017	Zirkusset IV, DB, Ep. IV
46345	Müllkippwagen, NS, Ep. IV-V
46377	Taschenwagen „Furet“, SNCF, Ep. IV



A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges. m. b. H. & Co. KG
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau (SG)
Birkenstrasse 109

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49